Anno 65 C. C. colla Posta

TORINO, Lunedì 3 Agosto 1931 - Anno IX

GIORNO Num. 183

ABBONAMENTI

	ITALIA E COLONIE Anno	Sem.	Trim.	ESTERO Anno	Sem.	Trim.
Nei numeri settimanali	L. 52	27	14	L. 130	70	39
Coll'edizione del lunedì	L. 60	31	16	L. 173	93	48

Direzione e Amministr. Torino, via Davide Bertolotti, 4

Ogni numero Cent. 20

Telefoni do "La Stampa"

40-946 40-947 Centrali: Direzione - Redazione - Cronaca - Segnando la Cronaca

40-948 Centralino Amministrazione

LA STAMPA

Fraenger, succursale

Inserzioni a pagamento

Prezzi per millimetro di altezza, larghezza di una colonna: Annunci mortuari, L. 1,50 - Finanziari, L. 2 - Avvisi commerciali pagina di testo, L. 5; ultima pagina, L. 4. Per i Partiti politici, condizioni in base delle rubriche. Nel testo del giornale: Arte cinematografica - Fiori d'arancio - Segnando la cronaca - I divertimenti - Omaggi ecc., L. 11 per linea corpo 14. Pagamento anticipato. L'Amministrazione della Stampa si riserva il diritto di rifiutare quegli scritti che a suo giudizio insindacabile ritenesse di non poter accettare.

Rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITA' ITALIANA, S. A. Via Santa Teresa, N. 7 - Piazzetta della Chiesa

Telefoni dell'Unione Pubblicità Italiana: 42-099 - 14-[illegible]

Il viaggio di Brüning e Curtius a Roma

"Il popolo tedesco deve gratitudine a Mussolini,,

Berlino, 3, mattino.

Sul viaggio a Roma del Cancelliere Brüning e del Ministro degli Esteri Curtius, fissato, a quanto pare, per il 7 agosto, la «Germania», ufficiosa del Centro, scrive:

«Si tratta di un'amichevole conversazione italo-tedesca, che a Berlino è stata salutata nel modo più caloroso. La felice parte che l'Italia ha voluto esercitare in occasione delle trattative per la moratoria in vigore del Piano Hoover e la comprensione che tanto il Governo come l'opinione pubblica italiana dimostrano di avere delle difficoltà economiche tedesche, permettono di attendersi che le conversazioni romane saranno fruttuose. Anche nella questione del disarmo, l'Italia ha da dire un'importante parola; e già la visita del signor Stimson a Roma ebbe per iscopo in prima linea l'informazione dell'atteggiamento italiano di fronte a questo problema. La preparazione della Conferenza del disarmo di Ginevra richiede una presa di contatto tedesco-italiana. La conversazione, aggiunge il giornale, offrirà poi occasione anche di conoscere il punto di vista italiano sulle recenti dichiarazioni di Sciaioja all'Aja, che tanta eco hanno suscitato qui in Germania. Oltre a ciò, queste conversazioni che per la prima volta riuniscono uomini di Stato tedeschi e uomini di Stato italiani, potranno servire all'assetto generale delle relazioni italo-tedesche che negli anni passati hanno subito qualche affusamento e qualche malinteso. Gli uomini di Stato tedeschi approfitteranno dell'occasione — conclude il giornale — per presentare il proprio omaggio al Papa, la cui partecipazione alla ristrettezza generali di questi tempi è stata più volte espressa, al di sopra di tutti i problemi politici del giorno».

Il «Börsen Kurier» anch'esso scrive un articolo sul viaggio romano; il giornale, dopo aver salutato con entusiasmo la visita del Cancelliere e del Ministro degli Esteri a Roma, e avere affermato che a Roma si trova il necessario ascolto della Germania, sia per la questione degli armamenti, sia per la liberazione dell'eccessivo onere delle riparazioni, scrive:

«Mussolini, primo e al cuore aperto più che ogni altro, ha indicato il terribile pericolo mondiale insito nel sovraccarico finanziario del popolo tedesco. Davanti all'opinione pubblica del mondo, il popolo tedesco deve gratitudine a Mussolini, e così pure per il fatto che l'Italia è stata la prima Potenza ad acconsentire al Piano Hoover e all'anno di vacanza dei debiti, in maniera incondizionata, e anche per il caso che altre Potenze vi avessero opposto difficoltà».

Ritorno alla normalità finanziaria

Per quanto si riferisce alla situazione finanziaria tedesca, sono uscite le due attese ordinanze, sulla via della preparazione al ritorno al libero regime del movimento dei capitali: una che dà le norme appunto di questo ritorno, e l'altra che regola e sanziona ancora più rigorosamente il commercio delle divise, per venire incontro al movimento di immobilizzazione dei crediti esteri a breve scadenza, di cui le trattative sono, come è noto, in corso, ma che incontrano difficoltà da parte di numerose medie e piccole banche estere. La prima ordinanza dispone che da domani, 4 agosto, saranno sospese le limitazioni di pagamenti che impediscono finora il giro di assegni da una banca all'altra, tranne il giro dei conti correnti postali e dei conti correnti della Reichsbank. Da dopodomani 5, poi, tutte queste limitazioni cesseranno, e ritornerà la piena libertà di pagamento a tutte le banche, senza restrizione alcuna.

Come già vi preannunziai, rimarranno soltanto le limitazioni per quanto riguarda i conti correnti di risparmi, sia presso le Banche che presso le Casse di Risparmio; ma soltanto è concesso un allargamento a queste restrizioni, nel senso che il limite massimo di pagamento è aumentato da 20 marchi a 50 marchi per ogni libretto di risparmio, e ciò dal giorno 5 al giorno 8 del mese.

La seconda ordinanza, riguardante il commercio delle divise, altro non è, in fondo, praticamente, che il già preannunziato e previsto provvedimento di moratoria per l'estero, in vista delle difficoltà frapposte da parte di alcune banche estere ad acconsentire all'immobilizzazione dei crediti a breve scadenza, a cessarne, cioè, il ritiro. Le trattative per l'immobilizzazione di questi crediti durano, come si sa, fin dalla Conferenza di Londra in qua, ma incontrano molte difficoltà; esse hanno già condotto alla formazione di un consorzio di Banche disposte ad aderire alla cessazione del ritiro dei crediti: vi hanno aderito quasi tutte le Banche inglesi, e da parte dell'America soltanto i tre massimi istituti bancari di New York: la Chase National Bank, la National City Bank e la Guaranty Trust; tutte le altre medie e piccole banche estere resistono, e così anche principalmente le Banche svizzere e quelle olandesi. Però le Banche che hanno aderito hanno fatto la riserva che la loro adesione non le debba mettere in condizioni inferiori di fronte a quelle Banche che rifiutano di aderire. In queste condizioni, il Governo tedesco ha studiato un provvedimento per venire incontro all'adesione di queste Banche, con misure che praticamente equivalgono alla moratoria, all'immobilizzazione del credito, cioè, anche per tutte le banche che volontieri non l'hanno voluta accettare. Nient'altro, dunque, che la moratoria per l'estero di cui si parlava.

L'ordinanza, la quale entra in vigore domani e abolisce intanto la precedente ordinanza sulle divise, dispone anzitutto la proibizione del commercio delle divise se non a certe condizioni: e cioè si istituisce un ufficio di controllo sull'acquisto e sulla spedizione all'estero di divise o di valute; e ad esercitare questo controllo sono chiamate le Intendenze di Finanza; per l'acquisto e per la spedizione di divise o di valuta all'estero occorre un'autorizzazione speciale di questi uffici, e l'acquisto o la vendita devono essere fatti soltanto alla Reichsbank. Con ciò è praticamente negata (cioè sottoposta ad un'autorizzazione che non verrà mai data) la possibilità di rimborsare all'estero i crediti a breve scadenza. E' soltanto stabilito, infatti, nell'ordinanza stessa che sia data senz'altro l'autorizzazione per il pagamento degli interessi e delle quote di ammortamento dei debiti a lunga scadenza, e per quei crediti a breve scadenza, i cui creditori fanno parte del consorzio delle Banche che hanno aderito all'immobilizzazione.

Un'autorizzazione occorre anche per l'acquisto e per la vendita di valori esteri non ufficialmente registrati nelle Borse tedesche. Sono proibiti acquisti e vendite a termine di valori a crediti esteri e di metalli nobili, contro mezzi di pagamento nazionali, cioè marchi. E' proibita anche la cessione senza autorizzazione di crediti in marchi o marchi oro a persone residenti all'estero o anche nella regione della Saar. La contravvenzione a tutte queste disposizioni è punita con un massimo di 10 anni di prigione e con multa pecuniarie illimitate.

Il colloquio Hugenberg-Hindenburg

Molta impressione desta nei circoli politici e giornalistici la voce — da nessun lato però ancora confermata — che ieri sera il Presidente von Hindenburg avrebbe ricevuto il capo dei tedesco nazionali Hugenberg.

La *Deutsche Allgemeine Zeitung* scrive che l'udienza — di cui né ufficialmente né da parte del Partito tedesco-nazionale si dà l'annunzio — è dovuta al desiderio del capo dei tedesco-nazionali di informare il Capo dello Stato delle correnti attualmente prevalenti nel suo partito: già da parecchio tempo — nota il giornale — si parla nei circoli politici delle intenzioni di Hugenberg di avere dei contatti con il Cancelliere Brüning. Un colloquio fra Hugenberg e Brüning, sinora, tuttavia, non ha ancora avuto luogo; ma evidentemente — secondo il giornale — l'udienza richiesta da Hugenberg sarebbe destinata a servire appunto alla preparazione di questo colloquio: e secondo l'opinione dei circoli politici, che il giornale riferisce, essa sarebbe intesa a preparare, per dopo il plebiscito che avrà luogo domenica ventura, un avvicinamento del tedesco-nazionali al Gabinetto Brüning.

Ma sarà bene, su questa notizia e specialmente su questa interpretazione, attendere conferme.

G. P.

L'annuncio ufficiale

Roma, 3, mattino.

La Stefani comunica in data di ieri:

E' annunziato per venerdì mattina l'arrivo a Roma del Cancelliere germanico Brüning e del Ministro degli Esteri, Curtius, per la visita a S. E. il Capo del Governo.

L'intransigenza della Francia circa i problemi del disarmo

Parigi, 3, mattino.

La questione del disarmo è in questo momento oggetto di viva controversia nella stampa internazionale, e il *Temps* ne coglie occasione per riferire che per quello che concerne la Francia nessuno può più illudersi in buona fede sulla sua dottrina in tale materia.

«Non vi è campagna tendente ad esigere in modo dinamico e irresistibile la riduzione vera degli armamenti, secondo la formula dell'organo laburista inglese — prosegue il *Temps* — che possa far smuovere in Francia dal terreno solido in cui si è posta. O la Conferenza del 1932 lavorerà nel senso dei principii che derivano dall'art. 8 del Patto della Società delle Nazioni e che hanno costantemente prevalso a Ginevra, o andrà incontro a uno scacco certo, ciò che sarebbe incontestabilmente grave per lo sviluppo della situazione europea».

Da parte sua, il critico navale dell'organo repubblicano crede opportuno ritornare sulla questione della ricostituzione delle forze navali francesi per riaffermare ancora una volta che dopo le concessioni imposte alla marina di guerra francese dopo ciascuna delle grandi conferenze o discussioni navali internazionali — Washington, Ginevra, Londra — queste concessioni sono arrivate al massimo delle riduzioni possibili compatibili con la sicurezza del paese:

«La flotta da combattimento doveva raggiungere, secondo lo statuto elaborato nel 1924, le 691.000 tonnellate. Questa cifra è stata spontaneamente ridotta dai nostri negoziatori alla Conferenza di Londra del 1930 a 685.880 tonnellate. E' ancora scesa più giù quando sono state stabilite le basi dell'accordo del primo marzo 1931 a non è più che di 670.725 tonnellate. Con una abnegazione che i nostri amici marinai britannici non possono mancare di apprezzare, i rappresentanti della marina francese hanno consentito a una diminuzione sostanziale sul tonnellaggio totale primitivamente fissato per i sottomarini che è stato ridotto di 16 mila tonnellate a fissato a 81.989 tonnellate. La Francia non ha, dunque, nessun rimprovero da farsi, avendo dato prova nel dominio marittimo della stessa moderazione che ha mostrato nel dominio degli armamenti terrestri e aerei. Essa rischierebbe anzi, se le controversie relative al miglior tipo di bastimento di linea minacciassero di prolungarsi, ritardando realizzazioni urgenti, e se l'Inghilterra e la Francia non potessero ottenere dalla Germania inevitabile la cessazione di lavori navali o minacciosi come quello del *Deutschland* e del suo gemello, di trovarsi in pochi anni pericolosamente indifesa di fronte ad avversari così ingegnosi e prodighi come i nostri vicini germanici».

Passando poi ad esaminare il programma di quest'anno, lo scrittore constata che in mancanza di navi di linea, esso prevede la impostazione in cantiere di due incrociatori che rispondono al voto formulato l'anno scorso dalla Commissione della Marina militare della Camera, quando essa invitò il Ministro a studiare un tipo di incrociatore da 5 alle 7 mila tonnellate per esplorazione e scorta dei convogli, analogo al «Leipzig» tedesco.

«La impostazione in cantiere di queste due unità mostrò un orientamento interessante della nostra politica di costruzione. Gli incrociatori da 10 mila tonnellate, sempre più rapidi ma senza protezione, ebbero dal 1922 al 1930 il favore pressochè generale. Fra gli ammiragliati vi fu una vera emulazione sportiva: essi tentarono di costruire navi che oltrepassassero di qualche decimo di nodo quelli della Marina vicina. Ogni cosa venne sacrificata alla potenza e alla velocità. Si ottennero così a prezzo d'oro dei veri mostri tecnici racchiudenti nei loro fianchi più di 100 mila cavalli (di che fornire l'elettricità a una città abbastanza importante) capaci di raggiungere favolose *performances*, fino ad oltre quaranta nodi come i «condottieri» italiani, ma alla mercè del minimo siluro o di una bordata di calibro medio».

Constatato poi che la Marina britannica è stata pressochè sola a reagire contro questo sistema, il critico del «Temps» si compiace che lo Stato Maggiore generale della Marina francese segua oggi l'esempio britannico.

«Già gli incrociatori da 10 mila tonnellate del tipi «Dupleix» e soprattutto «Algeria» sono meno rapidi, ma infinitamente meglio protetti dei loro predecessori. I due nuovi incrociatori da 7500 tonnellate resisteranno essi pure al colpo di artiglieria da 155 mm. sparato da 15.000 metri. Essi porteranno 8 cannoni da 155 mm., tubi lanciasiluri e aeroplani. Grazie alla loro cintura corazzata, avranno nettamente il sopravvento su tutti gli incrociatori stranieri di equivalente tonnellaggio: «Entreprise», inglese, di 7450 tonnellate; «Memphis», americano, di 7050 tonnellate; «Leipzig», tedesco, di 6000 tonnellate. Essi saranno più rapidi dei migliori piroscafi trasformati in incrociatori ausiliari, e saranno, a quanto sembra, eccellenti protettori di convogli e robusti poliziotti sulla rotta seguita dal nostro traffico coloniale».

Non c'è che dire: come prefazione alla Conferenza generale del disarmo dell'anno prossimo, non si potrebbe far di meglio.

Agitazioni comuniste nel Perù

Londra, 3 mattino.

Un messaggio da Lima al *Times* annunzia che, dato il numero eccessivo di prigionieri nella colonia penitenziaria dell'isola del Frondon nella baia di Callao, il Governatore, desideroso di allontanare gli elementi pericolosi dalla vicinanza della capitale, ha deciso di inviare gli agitatori comunisti ai lavori forzati nella regione di Madre di Dio, al di là della Ande. I sindacati operai di Lima insistono per la liberazione degli agitatori; ma la Giunta rimane ferma nella sua determinazione di sopprimere il bolscevismo.

A Lima si nota una recrudescenza di scioperi e gli studenti chiedono l'abolizione della legge marziale in vigore da cinque mesi nonchè la liberazione dei prigionieri politici e le dimissioni del Ministro dei Lavori Pubblici. Gli impiegati degli *omnibus* automobili si sono messi in sciopero e commettono atti di sabotaggio.

Ieri sera la Confederazione Generale del Lavoro ha tentato di organizzare una riunione a favore degli studenti, ma le autorità l'hanno vietata. Pattuglie di polizia a cavallo e automobili corazzate percorrono le strade della capitale peruviana.

Il Congresso dei Fasci romani

fra vibranti acclamazioni al Duce

Roma, 3 mattino.

Ha avuto luogo ieri mattina all'Augusteo il IX Congresso provinciale della Federazione fascista dell'Urbe. Erano presenti il Segretario del Partito S. E. Giovanni Giuriati, il Ministro delle Corporazioni, S. E. Rolmi, il senatore Duse, il rappresentante del Senato, Consorzio Pellizzari, in rappresentanza della Camera, il Governatore di Roma principe Boncompagni, i senatori Versari, Gabbi, Cremonesi, gli onorevoli Bergamasco, rettore dell'Università di Roma, Marini, Locurcio, Oppo, Preti, Cao, Amiterno Rossi, Ciccini, Biffani, Bassanini, Infanti, Bonservizi, Pierantozzi e Vezzani, il preside della Provincia di Roma don Piero Colonna, in rappresentanza del Prefetto di Roma, S. E. Montanari, che aveva inviato la sua cordialissima adesione al Congresso, è intervenuto il vice-prefetto Giampani. Erano presenti anche il comandante del corpo d'Armata, generale Vaccari, il comandante la divisione militare generale Goggia, il console Mezzetti, comandante la legione autiaria della Milizia, il console generale Ragnisi, comandante del III Raggruppamento CC. NN., il console Indrigni, comandante la Legione della Milizia ferroviaria, Augusto Pescosolido, in rappresentanza dei volontari di guerra e il conte Solinesi, reale Provveditore agli studi.

Verso le 9,30 l'Augusteo è già affollatissimo. La sala presenta un aspetto magnifico. Un grandioso profilo del Duce, alto oltre 10 metri, è collocato sopra il podio, fregiati di alloro si intrecciano archi i palchi e i più bei motti fascisti figurano, a caratteri cubitali, su ampi scudi bianchi. La galleria e il loggione alle 9,30 sono già gremiti di giovani fascisti che intonano a gran voce i canti della Rivoluzione, accompagnati da due fanfare, quella della nona legione della Milizia ferroviaria e quella della ATAG. Nella platea hanno preso posto le varie gerarchie della Federazione, gli ispettori di zona, i membri delle Commissioni, i fiduciari dei gruppi rionali, i segretari politici e i direttori dei Fasci della Provincia.

Nei palchi prendono posto le Autorità e i grandi mutilati di guerra. Davanti al tavolo della presidenza sono i membri del direttori federali con alla testa il vice-segretario federale colonnello Vitale. Pure sul podio prende posto un gruppo di fascisti della vigilia.

Alle ore 10 precise fa il suo ingresso nella sala il Ministro delle Corporazioni S. E. Giuseppe Bottai, accolto da vivissimi applausi. S. E. Bottai, prima di prendere posto sul podio, va a salutare il gruppo dei «dalmannoviani», coi quali si intrattiene a lungo, cordialmente. Dopo pochi minuti giunge il Segretario del Partito S. E. Giuriati, che è accompagnato dall'onorevole Giarratti. Egli è ricevuto all'ingresso del tempio del Segretario federale dell'Urbe Nino D'Aroma. Il Segretario del Partito quando appare nel palco a lui riservato, è salutato da ripetuti urrah e vibranti, mentre si levano entusiastici saluti all'indirizzo del Duce.

Fu quindi il suo ingresso nel teatro il Segretario federale dell'Urbe, Nino D'Aroma, che accompagna il dott. Demartino, al quale è affidata la presidenza del Congresso. Nino D'Aroma è entusiasticamente applaudito da tutti i congressisti. La imponente manifestazione di simpatia al suo indirizzo si protrae per più minuti. Il Segretario federale ringrazia salutando commossamente.

Demartino, assumendo la presidenza del Congresso, legge numerose adesioni di membri del Governo e di gerarchi del Partito, che avrebbero la loro assenza si dicono presenti in ispirito alla superba manifestazione del Fascismo romano. Ha quindi inizio il Congresso.

Tra le più vive attenzioni Nino D'Aroma fa la sua relazione che passa in rassegna le opere compiute a Roma in questi ultimi tempi dal Fascismo romano, pronto a riservare ovazioni al Duce in ogni momento. La chiusura della relazione è accolta da un applauso vivissimo, entusiastico, prolungato, da parte di tutti i congressisti, che si canta degli inni della Rivoluzione sfollano il teatro.

Al largo Goldoni si forma poi un imponente corteo che si reca a rendere omaggio alla Tomba del Milite Ignoto ed all'Ara dei Caduti Fascisti. Il corteo è aperto dalla banda della nona Legione ferroviaria. Segue il labaro federale, scortato da un manipolo della Milizia. Vengono poi il Ministro Bottai, il Governatore di Roma principe Boncompagni Ludovisi, il Segretario Federale Nino D'Aroma con i due direttori al completo, il preside della provincia don Piero Colonna, il vice-prefetto Giampani e le altre autorità convenute al Congresso. Seguono oltre 500 gagliardetti dei fasci della provincia. Chiudono il corteo le formazioni dei fasci giovanili al comando del seniore Silvio Fioravanti. Il corteo sfila per il corso al canto degli inni fascisti tra due ali di popolo plaudente.

Rose l'omaggio alla tomba del Milite Ignoto ed all'Ara dei Caduti Fascisti, il corteo si scioglie davanti al Campidoglio.

Il lavoro federale rientra quindi a Palazzo Braschi, accompagnato dalla scorta di onore. Il ritorno del labaro a Palazzo Braschi è celebrato dal canto di Giovinezza e da altissime acclamazioni al Duce.

Tremila Giovani Fascisti adunati in tre ore a Carrara

Carrara, 3 mattino.

L'on. Carlo Scorza, con sua telegramma, impartiva l'ordine di mobilitazione rapida dei Giovani Fascisti della provincia di Massa Carrara. Dalle 10 alle 21, tre ore e mezzo appena, si sono adunati per la rivista che doveva poi svolgersi sul viale Bolognesi a Marina di Carrara, giunti da tutte le parti della provincia, con ogni mezzo di trasporto. Ho avuto luogo, infatti, l'adunata, presso la sede della Società Cacciatori Carraresi, dei comandanti dei Fasci Giovanili di combattimento. Scorza, giunto da Roma, ha rivolto parole di elogio. Al gerarca, sempre presso la Società Cacciatori, è stato offerto un cernouth d'onore, al quale hanno partecipato tutte le autorità civili e provinciali.

Figli di italiani all'Estero

alla colonia sulfurea fascista

Bucarest, 3, mattino.

Sono partiti, via Vienna, 120 avanguardisti e balilla inviati da alcuni fasci di Romagna ai campi e alle colonie estive della segreteria generale dei fasci all'Estero. Alla partenza assisteva il ministro d'Italia Preziosi, il personale della Legazione, il segretario del fascio e numerosi connazionali, i quali hanno salutato la partenza dei ragazzi con una simpatica manifestazione di italianità, inneggiando alla nuova Italia e al suo Duce.

Avanguardisti dalmati

al campo «Mussolini» di Asiago

Spalato, 3 mattino.

Sono partiti alla volta dell'Italia 120 avanguardisti di Spalato, di Sebenico e Ragusa, destinati al «Campo Mussolini» dei Fasci italiani all'Estero in Asiago, ove trascorreranno il mese di agosto.

L'espansione ebraica

in Asia Minore

LUGANO, agosto.

In seno al Sionismo sono sorti già da anni diversi partiti: quello dei *Mizrachi* (ortodossi che fanno parte della opposizione e rimproverano al Sionismo di trascurare il culto della religione); il partito dei *sionisti generali* ossia del Centro, (ha la maggioranza relativa); il *partito dei lavoratori* (cioè dei sindacalisti che numericamente vengono al secondo rango) ed il *partito dei riformisti* (la sua denominazione ufficiale è «revisionisti» e sono i sionisti intransigenti). Vi sono ancora alcuni gruppi minori. Nel recente Congresso è sorta una coalizione fra il Centro ed il partito dei lavoratori che domina in pieno l'attività del Congresso.

Per seguire e comprendere bene le lotte interne fra questi partiti, che alla vigilia assumono carattere aspro e magari violento, bisogna avere una mentalità ebrea e conoscere a fondo l'intima natura dei loro contrasti che di frequente, agli estranei sembrano incomprensibili. Già il loro linguaggio ha caratteristiche speciali, per il frequentissimo impiego di espressioni ebree il cui senso può essere compreso soltanto attraverso una pratica piuttosto lunga. Gli ebrei, quando si tratta di questioni interne sono molto chiusi, ed in genere non sono comunicativi e torna difficilissimo ottenere delle interviste dalle loro personalità in vista. Abbiamo seguito dal principio alla fine i tre Congressi dal 1927, 1929 e 1931 e ci siamo convinti che le questioni interne del Sionismo, anche le più importanti, interessano solo indirettamente gli estranei.

I rapporti col Governo britannico

Invece la politica estera del Sionismo assume una importanza sempre crescente. Il suo scopo finale è di creare una Sede Nazionale del popolo ebreo in Palestina che ne diventi la Patria ed il centro culturale e religioso. I riformisti vanno più in là e aspirano alla ricostruzione del Regno d'Israele. Anche nella sua formola più semplice e mite questo programma solleva questioni delicatissime.

Non si può contestare agli Ebrei il diritto storico di avere una sede nazionale in Palestina. Essi costituiscono un popolo con caratteristiche nazionali proprie, con una cultura e una civilizzazione sviluppatissime e più volte millenarie, un popolo che per mezzo delle sue colonie ha contribuito al progresso di non pochi paesi. La trasformazione di questo bel sogno in realtà oltre a costituire un atto di giustizia, dal punto di vista del progresso dell'Asia Minore, sarebbe un bene. La realizzazione delle aspirazioni dei Sionisti, anche se limitata alla formula confermata ancora all'ultima seduta del recente Congresso, che è la formula ufficiale e quindi la sola attendibile, e la più mite e si urterà ad una tenace opposizione degli Arabi, essa solleva inoltre altre questioni che interessano particolarmente l'Italia.

La politica estera del Sionismo si svolge su due poli — il Governo inglese e la Società delle Nazioni.

L'organizzazione sionista ha presso quest'ultima un proprio fiduciario: ciò significa che essa fa un serio assegnamento sull'appoggio della S. d. N. e la Segreteria di quest'ultima si fa sempre rappresentare a tutti i Congressi da un «osservatore» che ne segue accuratamente i lavori. Di questa collaborazione fra il Sionismo e Ginevra appare ben poco: eppure essa assiste e molto probabilmente è fattiva. Indubbiamente i sionisti sarebbero ben lieti se il mandato sulla Palestina avesse da passare dall'Inghilterra alla S. d. N.

I rapporti col Governo inglese sono continuamente sottoposti al alternative. Sotto il regime conservatore il Governo della Gran Bretagna seguiva una politica ostilegiante e accoglieva alternativamente le aspirazioni degli Ebrei e quelle degli Arabi; però allora la politica inglese permetteva ai primi di dare un notevole incremento alla loro colonizzazione della Palestina, ed essa avrebbe assunto uno sviluppo maggiore, qualora l'organizzazione sionista avesse avuto a sua disposizione i capitali necessari. Sotto il regime laborista la situazione è cambiata profondamente: il gabinetto di MacDonald aveva mandato in Palestina alti funzionari animati da sentimenti ostili agli Ebrei ed i prodromi dell'agosto 1929 in cui perirono 130 israeliti e andarono distrutte proprietà di gran valore, furono in parte la conseguenza di questa avversione. Non meno avversi agli Ebrei furono gli esponenti delle due principali Commissioni d'inchiesta presiedute dagli on. Shaw e Simpson. In seguito alle loro relazioni, il Ministero inglese delle Colonie pubblicò lo «Statement Passfield», ossia il «libro bianco» del 1930, le cui conclusioni, se fossero state attuate, avrebbero enormemente ridotto e reso quasi impossibile l'immigrazione ebrea in Palestina. Seguì la reazione da parte degli Ebrei e di quella parte dell'opinione pubblica inglese che appoggia le aspirazioni dei sionisti. Qualche influenza in pure esercitata anche dalla Commissione per i Mandati della Società delle Nazioni. Avvennero delle trattative che durarono circa quattro mesi e che condussero alla emanazione di una lettera del febbraio 1931 del Primo Ministro MacDonald al presidente del Sionismo, dr. Weizmann il quale dopo la pubblicazione del «libro bianco» aveva rassegnato immediatamente le sue dimissioni. Quella lettera, costituente l'interpretazione legale del «libro bianco», ne annulla la maggior parte del contenuto. Restano però ancora in vigore alcuni dispositivi atti ad ostacolare considerevolmente la penetrazione sionista in Palestina. Attualmente la situazione degli Ebrei in Terra Santa è meno favorevole di quella che fosto sotto il regime conservatore.

L'eclissi di Weizmann

Fin qui l'organizzazione sionista aveva tenuto verso il Governo inglese un atteggiamento, in complesso, deferente. Nei Congressi sionisti non mancavano le proteste e le lamentele per il modo con cui il Governo inglese esercita il mandato sulla Palestina, però alla fine si finiva con la dichiarazione ufficiale di voler fare il Governo di Londra.

L'ultimo Congresso era chiamato a pronunciarsi sulla questione se il Sio-

Le conquiste del lavoro italiano in Colonia

La steppa tripolitana redenta dalla vite - Incomincia la vendemmia - La celebrazione dell'uva a Tripoli

(Per telegrafo dal nostro corrispondente)

Tripoli, 3 mattino.

Quella stessa terra che pareva, or non son molti anni, desolata e inospitale a chi non aveva fede nelle magnifiche virtù colonizzatrici del popolo italiano — che pure aveva trasformato meravigliosamente vicine terre altrui in condizioni non molto dissimili — od a chi era tratto in inganno dall'aspetto di sterilità delle sabbie delle dune litoranee o delle steppe solitarie, permette già ora, dopo il breve intenso periodo di valorizzazione operata secondo il nuovo ritmo impresso dal Fascismo, di realizzare una *vendemmia tripolitana*. Non è ancora la vendemmia in pieno, che si avrà fra qualche altro anno, ma siamo già molto lontani dai piccoli raccolti avuti finora. Salvo limitati appezzamenti delle prime concessioni attorno a Tripoli, ove la vite è da varii anni nel suo massimo rigoglio, i vigneti sono di molto recente creazione ed in gran parte si vanno ora impiantando ed estendendo. Siamo al terzo anno, per l'uva da vino, già si ha una discreta produzione, ad ogni campagna agricola che passa sono nuove vigne che entrano nella fase fruttatrice.

Il 1931 segna, così, una tappa assai significativa per la rinascita agricola della Tripolitania, poichè è la prima volta che nella Colonia si ha un raccolto di uva di entità sensibile agli effetti dell'economia locale. In considerazione di ciò, il Governatore della Libia, S. E. il Maresciallo Badoglio, ha voluto che fosse iniziata da quest'anno la *Sagra annuale dell'Uva* a Tripoli, creando una tradizione simpatica in analogia a quanto avviene da vari anni con successo nella Madre Patria.

Il successo della festa

La festa si è svolta infatti nel pomeriggio di ieri fra grande entusiasmo della popolazione con una imponente manifestazione avvenuta nel parco dell'Istituto sperimentale agrario a Sidi Mesri. Sono intervenuti il Governatore Maresciallo Badoglio e la Marchesa del Sabotino e vi hanno partecipato il Segretario generale del Governatorato Zucco, il Segretario federale, Melchiorri, il comandante le truppe generale Siciliani, il Podestà Perugini, il direttore della colonizzazione Siniscalchi e tutte le altre autorità.

Al mattino la festa dell'uva aveva già avuto le sue prime manifestazioni al mercato coperto, tutto addobbato di tralci, con la vendita dell'uva a prezzo speciale. Per le vie della città sfilarono poi numerosi carri allegorici che si recavano quindi a Sidi Mesri per la manifestazione del pomeriggio. Quivi con alcuni treni speciali, con moltissimi autobus del servizio urbano, con vetture, taxi e con ogni altro mezzo di locomozione si riversava una grande folla di oltre diecimila persone che ha vivamente acclamato il Governatore al suo arrivo. Si iniziava quindi, fra gli applausi della folla, la sfilata dei molti carri, in parte allestiti dal Dopolavoro coloniale cui era affidata l'organizzazione della festa ed altri preparati dall'Opera Balilla e da altri Enti, oltre a vari automezzi o carri dovuti all'iniziativa di singoli produttori. Ogni carro si fermava davanti al Maresciallo Badoglio facendogli omaggio di cestini di uva magnifica che egli, con pensiero gentile, distribuiva ai bambini che gli si trovavano vicini.

Dopo la sfilata si è proceduto, nel cortile interno dell'Istituto agrario, alla distribuzione di oltre ottomila sacchetti d'uva, prima ai bimbi delle varie istituzioni benefiche e quindi alla cittadinanza intervenuta. Ciò è stato possibile per la simpatica gara di generosità manifestatasi fra gli agricoltori che hanno offerto gratuitamente parecchie decine di quintali d'uva, volendo dare ad ognuno la gradita sensazione del frutto da essi ricavato dalla terra redenta con aspra fatica. La festa si è protratta fino a tarda sera fra i viali del parco nel quale era disposta una sfarzosa illuminazione.

Il colono e la vite

La prima sagra dell'uva in Tripolitania ha avuto in complesso un esito veramente magnifico e segnerà certo l'inizio di una lunga e fortunata tradizione. Essa ha dimostrato che quello che meno di vent'anni fa sarebbe parso una vera utopia, la possibilità cioè di un raccolto di uva piuttosto ragguardevole in Tripolitania, è oggi una bella e confortante realtà. Anche qui ha trionfato quell'istinto che guida il colono italiano ovunque porti il fervore della sua opera tenace: ov'egli arriva, purchè il terreno non lo vieti del tutto, arriva anche la vite, dalla quale egli non si sa disgiungere. Il terreno della Tripolitania offriva buonissime possibilità sotto questo riguardo ed esse non sono sfuggite al suo occhio sicuro: così i piccoli vigneti dei primi rudi agricoltori, quelli che, prima dell'avvento Fascista, coltivavano la loro terra oltre i reticolati, con accanto il fucile, sono stati allargati dai nuovi coloni sopraggiunti in modo notevole, e nuove zone sono state rivestite dal verde della poetica pianta.

Oggi s'incontrano vigneti bellissimi, di cui parecchi estesi per decine e decine e decine di ettari, non solo nei dintorni di Tripoli, ma tanto sulla costa occidentale, ove prosperano in molte concessioni, che su quella orientale, ove, ad esempio, nel *Villaggio Littorio* presso Case Chiar, a circa 30 Km. ad oriente di Tripoli, un grande e fiorente vigneto fiancheggia per lungo tratto la strada verso Homs. Una zona, poi, ove fiorisce ottimamente la viticoltura è quella di Castel Benito, ove si ammirano estesi vigneti fra i più belli della Tripolitania. Qualche concessionario di quelle fertili plaghe realizzerà, anzi, quest'anno, secondo le previsioni, una produzione di vino di circa 500 ettolitri; anche se si tratta di eccezioni, poichè gli altri numerosi viticoltori saranno molto lontani da simile cifra, tuttavia se ne può trarre un indice della possibilità di sviluppo della vite in Tripolitania. In vista di una discreta produzione vinicola, che, col crescere dei vigneti, dovrà nei prossimi anni, aumentare, si è incominciato a pensare alla necessaria attrezzatura, prendendo in proposito qualche opportuno provvedimento.

Non potendo in un primo tempo ognuno crearsi una completa sistemazione propria, i maggiori produttori hanno, intanto, formato come dei centri di raccolta del prodotto dei concessionari vicini per la produzione del vino. In complesso si calcola di produrre quest'anno qualche decina di migliaia di ettolitri, quantitativo, come si vede, assai modesto in sè, ma di evidente importanza se si pensa alla rapidità del progresso realizzato dalla Colonia anche in questo campo.

Qualche piccola partita di vino assai pregevole già si produceva da alcuni anni da parte delle più progredite aziende e se ne effettuava una vendita limitata; quest'anno si avrà, però, già sul mercato locale una discreta quantità di vino coloniale. In fatto di produzione vinicola uno dei pionieri è stato un piemontese, Rodolfo Avidano, enologo astigiano, il quale, insieme all'ing. Surucco, esercisce una concessione agricola nei pressi di Tagiura. Colla lunga esperienza acquisita dirigendo uno stabilimento vinicolo ad Asti, l'Avidano è riuscito da vari anni a creare alcuni tipi di buoni vini locali, fra cui uno *Spumante* che è stato già bene apprezzato e che fa migliorando ancora col miglioramento della materia prima a disposizione. Un altro produttore, il cav. Finocchiaro, siciliano, ha realizzato un Moscato con buoni requisiti creando perfino un tipo di vermout, mentre altri produttori hanno messo sul mercato dei discreti vini da pasto. Ma sempre, intorni, come si è detto, in limitatissime proporzioni.

L'entità attuale della viticoltura in Colonia può riassumersi in queste cifre: alla fine del 1929 esistevano, secondo i dati statistici pubblicati, 6.854.041 viti su una superficie di ettari 2936; nella campagna 1929-30 ne sono attecchite altre 1.567.833 su ettari 601, in modo che alla fine dell'anno scorso si avevano in totale 11.361.854 piante su un'estensione di ettari 3539. I vigneti sono pressochè totalmente consociati all'ulivo, al mandorlo o ad altre piantagioni arboree.

Vino ed uve da tavola

Nè conviene dimenticare che una parte non indifferente della produzione di uva sarà orientata verso i tipi da tavola, che per la precocità di maturazione cui abbiamo accennato, offre la possibilità di una esportazione primaticcia potendo giungere con un mese di anticipo sui mercati nazionali ed esteri. L'anno scorso se ne esportarono quasi 10 mila quintali e quest'anno, nonostante qualche avversità stagionale, si spera che tale quantità sia superata.

Ma comunque, si osserva da parte dei competenti, anche quando si fosse giunti a produrre un qualcosa come 200.000 ettolitri di vino all'incirca annui, ciò che non si avrà ancora per parecchio tempo, così rappresenterebbero di fronte alla produzione nazionale che si aggira sui 45 milioni di ett

biamo possa mantenere inalterata la sua condotta verso l'Inghilterra, oppure se non sia il caso di passare ad una politica di opposizione. Dopo interminabili discussioni, a volte animatissime, si finì col votare un ordine del giorno che in sostanza mantiene inalterata la politica estera dell'organizzazione sionista. Però, il Presidente dr. Weizmann, considerato come l'esponente e l'autore principale della politica anglofila, seguita fin qui non fu più confermato in carica, ma venne sostituito dal dr. Salomo Sokolow, l'ortodosso ebreo del Sionismo e amico personale del dr. Weizmann, del quale condivide pienamente le opinioni e le vedute politiche. Il dr. Weizmann, nelle sedute successive fu fatto segno a calorose ovazioni e a grandi manifestazioni d'simpatia da parte della quasi totalità dei sionisti. E allora perchè non fu rieletto? Lo non rieletto fu costituisce una protesta contro l'Inghilterra e specialmente contro il Governo laborista perchè nel dr. Weizmann non confermato, si volle colpire più che l'capo del Sionismo il grande amico e sostenitore dell'Inghilterra.

L'immigrazione ebrea in Palestina sarà dunque proseguita, non ostante l'aumento degli ostacoli suscitati dalla politica sionista del Governo laborista. Molto si è parlato e si parla ancora della colonizzazione agricola della Palestina per opera dell'organizzazione sionista. Prevaleva in Europa la convinzione che gli Ebrei non avessero i requisiti voluti per realizzare con successo la colonizzazione agricola. Le esperienze fatte fin qui hanno smentito questo preconcetto: gli Ebrei hanno creato in Terra Santa parecchie colonie agricole veramente importanti e prospere e che hanno prospettive assai rassicuranti per il loro avvenire.

La colonizzazione industriale

Invece poco si parla della colonizzazione industriale e dell'artigianato ebreo, mentre essa acquista una importanza sempre crescente e presto potrà superare quella della colonizzazione agricola, se pure non l'ha già superata. Attualmente, su 175.000 Ebrei residenti in Palestina almeno 30.000 vivono direttamente e altri 10.000 indirettamente dell'industria. Nello spazio di pochi anni sono sorte numerose piccole e medie fabbriche di articoli assai vari. Il capitale è dalla piccola si sta passando alla grande industria. L'impianto di una grande centrale elettrica è quasi interamente terminato: esso è quasi ritardato dalla rottura di una diga del bacino di accumulamento: questo impianto favorirà il sorgere di altre moderne industrie. Sono pressochè terminati i lavori per l'estrazione della potasse dal Mar Morto.

Qui tocchiamo un punto che interessa particolarmente l'Italia e la sua esportazione in Asia Minore.

Gli Arabi avevano boicottato e per lungo tempo gli articoli fabbricati dagli industriali ebrei in Palestina: esportare quelle fabbriche, sorte da qualche anno soltanto, hanno potuto sostenere benissimo quella lotta, perchè potevano smerciare i loro prodotti in Siria ed in altri Paesi limitrofi. La nascente industria ebrea in Palestina possiede già una forza considerevole di espansione, forza che sarebbe ancor maggiore se le attività industriale non fosse intralciata continuamente, oltre che dall'alto costo della vita e quindi dai salari elevati, dai continui conflitti del lavoro, da scioperi e serrate. Da qualche tempo il costo della vita ribassa ed anche i salari diminuiscono. Vi sono degli industriali che, esasperati dei continui scioperi, hanno trasferito le loro officine in Siria. Si constata così l'inizio di una espansione industriale ebrea nell'Asia Minore. Data la straordinaria tenacia innata degli Ebrei e la loro competenza in affari, è da prevedere che questa espansione industriale avrà il suo corso. Sarà consigliabile di seguire attentamente questa attività industriale incipiente, non già per cercare di intralciarla, che sarebbe ingiusto e vano, ma per saper adattare l'esportazione italiana ed i nostri interessi nazionali alle nuove condizioni.

EMILIO COLOMBI.

Severe condanne al responsabili

del furto al Quai d'Orsay

Parigi, 2, mattino.

L'undicesima sezione del Tribunale correzionale ha emesso sabato scorso in udienza pubblica, la sentenza nel processo per la divulgazione dei telegrammi del Quai d'Orsay. La sentenza constata che da parecchi anni Canniaux era impiegato nell'ufficio del cifrario e incaricato della traduzione dei telegrammi e della loro ripartizione ai vari servizi competenti. In tal modo, sotto i suoi occhi passarono i telegrammi più confidenziali che egli rivelò, da due anni a questa parte, a vari banchieri.

Questi telegrammi concernevano in particolar modo il prestito rumeno, il prestito polacco, il prestito finlandese, le operazioni sui grani, il programma Hoover, ecc. Il suo complice, Lecca, scrisse al Ministro delle Finanze di una potenza estera (Rumania) su carta con l'intestazione del Ministero degli Esteri, per proporgli i telegrammi che potevano procurarsi al Quai d'Orsay. Il 17 aprile egli ricevette dal banchiere Gohard, che si trovava in quel paese, un telegramma in cui gli si offriva una certa somma di danaro. Le spiegazioni fornite dal Lecca circa questi telegrammi sono dichiarate menzognere dal Tribunale il quale aggiunge che, durante una dimora che egli fece all'estero, scambiò colle stesse finanziere vari telegrammi in stile convenuto.

Il Tribunale precisa che la divulgazione di questi telegrammi convenzionali poteva permettere di scoprire la chiave del cifrario, ciò che poteva attentare alla sicurezza dello Stato. In conformità alle conclusioni della requisitoria del sostituto Bavin, il Tribunale ha pronunciato le seguenti severe condanne: Canniaux a 4 anni di prigione e 100 franchi di multa, il finanziere Gohard a tre anni e 500 franchi di multa, e Lecca a due anni e trecento franchi.

Mostruosa follia omicida

Uccide moglie, figli e cane

Parigi, 3, mattino.

Una orribile tragedia si è svolta la scorsa notte a Liverdy, poco lontano da Melun: il tornitore Gustavo Moneau, di anni 45, ha ucciso la moglie, due figli e il cane.

Sembra che la tragedia sia dovuta alla demenza. Infatti nell'abitazione non sono state trovate se non delle carte ridotte in cenere, e una lettera lasciata dall'omicida i cui termini attestano del suo squilibrio mentale. Infatti il Moneau aveva scritto: «I miei nemici potranno cercare. Ho bruciato tutto: valori, obbligazioni, denaro, ritratti. Ora parto pel Paradiso. Addio alla società. Sono felicissimo. Ho ucciso tutti i miei nemici. E' venuta la mia volta di far giustizia. Posso morire contento. Viva la Francia! Viva la Repubblica!».

Gli impianti idroelettrici dell'Orco

inaugurati alla presenza del Principe di Piemonte

La solenne cerimonia a Cereseie Reale — L'intervento del Ministro di Grollalanza — La funzione inaugeratrice di Torino nel campo dell'energia elettrica riaffermata dal Podestà

Cereseie Reale, 2 mattino.

Alla presenza augusta del Principe di Piemonte, sono stati testè inaugurati da S. E. Di Grollalanza, Ministro dei Lavori Pubblici, gli impianti idroelettrici dell'Orco. La grandiosa opera che è vanto della tecnica nazionale e della Città di Torino, ce ora compiuta, intelligenza e tenacia di amministratori civici, genialità di tecnici, lavoro indefesso e mirabile di maestranze hanno dato alla Città di Torino uno dei più grandi e perfetti impianti idroelettrici che possa vantare la nostra Nazione in quale, è opportuno ricordarlo, si trova in questo campo assolutamente all'avanguardia.

Gli impianti inaugurati costituiscono, come è noto, la prima parte di un vasto progetto che prevede lo sfruttamento complessivo dell'energia idroelettrica dell'Orco, attraverso tre centrali elettriche e quattro derivazioni d'acque. Questa prima parte, che è la più importante, ed è costituita dalla grande diga di Ceresole Reale, con le relative opere di presa e di scarico, dal canale in galleria che si spinge per oltre quindici chilometri attraverso le montagne ed adduce le acque ad un grande serbatoio, pure in galleria, e successivamente alle camere di carico della condotta forzata, infine dalla centrale di Rosone, dalla linea ad alta tensione tra Rosone e Torino e dalla stazione ricevitrice e di trasformazione di Torino.

La potenza ricavabile dalle opere ieri inaugurate è di 32.000 cavalli pari ad una produzione annua di circa 156 milioni di Kilowatt. Quella che sarà possibile ricavare un giorno, quando potrà essere realizzato l'intero progetto, è di circa 62.000 cavalli, pari ad oltre 300 milioni di Kilowatt.

Gli intervenuti

Alla cerimonia inaugurale il tempo non ha voluto essere propizio. Barliche di pioggia gelida si sono rovesciate quasi senza interruzione dalle nere nubi temporalesche che si addensavano minacciose sulle alte vette. Ma se il maltempo ha impedito ai molti ieri convenuti a Ceresole di potere visitare minutamente la diga ed il lago, esso ha però conferito alla cerimonia un carattere anche più austero e solenne, il carattere di un vero rito, compiuto in cospetto delle montagne feroci ed incombenti, in un grandioso quadro di bellezza selvaggia, quale le Alpi presentano sempre, anche nell'imperversare del più avverso maltempo.

Alla cerimonia hanno assistito autorità politiche e personalità di Torino, di Aosta, di Ivrea e di altre località. Erano presenti S. E. Ricci, prefetto di Torino, S. E. Pierantozzi, prefetto di Aosta, il Segretario Federale di Torino, Andrea Gastaldi ed il comm. Celso Coletti, Segretario Federale di Aosta, il Podestà di Torino, dr. Paolo Thaon di Revel, al quale particolarmente si deve il compimento dell'opera ieri compiuta, è giunto accompagnato dal due Vice-Podestà prof. ing. Silvestri ed avv. Gianolio, dall'ing. Mazzini, dal Segretario Capo del Comune comm. Gay e dal Capo di Gabinetto comm. Gualco. Del Comune di Torino erano inoltre presenti il comm. ing. Missanza, Direttore Generale dell'Azienda Elettrica Municipale, il comm. ing. Bornati, direttore dei Servizi Impianti Idroelettrici, l'ing. Brunelli, direttore delle aziende elettriche, l'ing. Orlandini, l'ing. Godino, l'avv. Oddone e molti altri funzionari. Fra le autorità e le personalità di Torino erano inoltre S. E. il generale Donato Etna, il gen. aut. Anselmi, Preside della Provincia, il prof. Morelli, l'ing. Conte Alessandro Orsi, l'ing. Soldati, l'ing. Bernocco. Il Segretario Federale cav. Gastaldi era accompagnato dal cav. Gazzotti, direttore di Segreteria e dal cav. Molari, segretario particolare.

Numerose erano pure le personalità della provincia di Aosta, fra le quali l'on. Michelino, il cav. Pellerino, Preside della Provincia, l'ing. Costamagna ed il senatore Fabbri, il quale rappresentava il Console Mino, Comandante la Legione Monte Bianco.

L'arrivo del Principe

I convenuti si sono radunati nel piazzale antistante alla cabina di trasformazione, che sorge presso la riva del lago. Là presso si inizia la strada che percorre il piano superiore della ciclopica diga, sul cui muro di coronamento corre ininterrotta una lunga fila di bandiere che il vento agita senza posa. E bandiere e drappi tricolori sventolano da tutti gli edifici di Ceresole, dalle modeste abitazioni dei valligiani ai lussuosi alberghi. La popolazione, malgrado le intemperie, è tutta riunita presso la località dove sta per svolgersi la cerimonia.

Verso le 10,30, accompagnato dalle Autorità presenti, è arrivato S. E. Di Grollalanza, Ministro dei Lavori Pubblici, accompagnato dal Capo di Gabinetto, comm. Coscella.

Poco dopo, salutato da vivissimi applausi, è giunto S. A. R. il Principe di Piemonte, accompagnato dal generale Clerici.

Il Principe ha ricevuto gli omaggi del Principe e delle Autorità, e quindi, accompagnato dal S. E. Di Grollalanza, dal Podestà di Torino e seguito dagli altri convenuti, ha visitato la diga, e si è quindi diretto verso la camera di comando dove sono situati gli apparecchi destinati a manovrare le saracinesche della diga. Questo locale sovrasta un alto pozzo circolare, che sorge sul lago, distantevi alcuni metri dalla riva, ed a cui si accede per mezzo di una passerella, attraverso la quale è teso un nastro tricolore. Nel fondo del pozzo si apre la presa del canale sotterraneo di carico.

Il Principe ha tagliato il nastro simbolico ed è entrato nella camera di comando dove ha luogo la cerimonia.

Mons. Filippello, vescovo di Ivrea, vestiti i paramenti sacri, ha impartito la benedizione ai lavori e quindi ha pronunziato un fervido discorso nel quale ha esaltato l'opera compiuta, destinata ad essere feconda opportatrice di benessere alle popolazioni.

Il discorso del Podestà

Prende quindi la parola il dott. Paolo Thaon di Revel il quale, rivolgendosi al Principe di Piemonte lo ha ringraziato per la sua augusta partecipazione ad ogni evento della vita municipale di Torino e particolarmente ad una cerimonia come questa, che corona una fra le più grandiose ed importanti imprese torinesi.

Il Podestà ha successivamente ringraziato S. E. Di Grollalanza per aver accettato di presenziare alla cerimonia e lo ha pregato di voler rendersi interprete presso il Duce della vivissima riconoscenza della città di Torino per questo suo altissimo riconoscimento.

Il conte Thaon di Revel ha quindi proseguito dicendo che all'atto di ambare all'Azienda Elettrica Municipale, qui rappresentata dal suo presidente on. Marzini e dal membro della Commissione amministratrice, nonchè dal suo direttore generale comm. Bisazza, «che — ha soggiunto — rappresenta un po' per noi tutti uno stendardo nazionale del principio della municipalizzazione», ritiene opportuno rinascere le caratteristiche dell'opera. Dopo aver ricordato i primi progetti dell'impianto, l'oratore ne ha riassunto brevemente i dati tecnici, ed ha ricordato come la diga, il cui ciglio è a 1971 metri sul livello del mare, misuri l'altezza massima di metri 54, la lunghezza di ciglio di metri 270, lo spessore massimo in fondazione di metri 45 ed in sommità di metri 3. Alla costruzione occorsero 168.000 metri cubi di conglomerato cementizio. Il serbatoio di accumulazione ha la capacità utile di 35 milioni di metri cubi di invaso; grande sarà perciò la sua efficacia anche come regolatore di deflusso del bacino dell'Orco.

Il Podestà di Torino ha poi accennato alla storia dei lavori ed al funzionamento dell'impianto, il quale ha cominciato a funzionare come sarebbe il 1.o maggio 1929. L'inizio del primo invaso ha avuto luogo il 22 agosto 1930 nell'anno in corso, dal 20 giugno al 12 luglio, si sono già accumulati circa 26 milioni di metri cubi di acqua. Il resto dell'opera, compresa la Stazione di trasformazione di Torino, sarà a circa 210 milioni.

«Un senso di giusta fierezza — ha continuato l'oratore — ci pervade nella constatazione di ciò che possa la volontà, la mente e la mano dell'uomo, e maggiore compiacimento ed orgoglio ci dà il constatare che progetto, materiale, macchinari, direzione, imprese costruttrici e mano d'opera, tutto insomma, fu esclusivamente italiano. Ma l'importanza che assume nella economia nazionale il complesso degli impianti municipali dell'Orco non deriva soltanto dalla importanza delle opere che lo compongono e che lo pongono in evidenza nelle cifre or ora citate. L'impianto dell'Orco è per la Città di Torino, anzitutto, una affermazione di potenza e di indipendenza.

Un primato torinese

«Di potenza, in quanto che non è soltanto vero che l'industria richiede la produzione di energia, ma anche, e soprattutto, che la disponibilità di energia richiama e dà vita a nuova industria. Nei 150 milioni di Kwh. qui disponibili, possiamo trarre sicuro auspicio per maggiore sviluppo e progresso dell'industria torinese, in un prossimo domani, che non può mancare, nonostante le difficoltà del momento e il periodo di depressione economica che stiamo attraversando.

«L'impianto dell'Orco è inoltre una affermazione di indipendenza, in quanto che, senza di esso, l'Azienda Elettrica Municipale di Torino, si troverebbe in condizioni di non poter continuare ad assolvere il proprio compito di calmieratrice del mercato dell'energia elettrica, compito brillantemente assolto da essa finora ad in cui essa ha avuto una parte di volite fra le consorelle, avendo potuto affermare il primato di Torino, non solo per l'Italia, ma per tutta Europa, del basso costo dell'energia elettrica, per forza e per luce. E se anche recenti accordi colla concorrenza hanno portato ad un necessario aumento delle tariffe, esse primato è stato non soltanto mantenuto finora, ma anche garantito per l'avvenire, in quanto una opportuna clausola dell'accordo in questione afferma che in ogni caso le tariffe di Torino dovranno sempre essere inferiori a quelle di qualsiasi altra città italiana.

«Così il complesso degli impianti elettrici che fanno capo all'Azienda Municipale di Torino, a cui oggi si aggiunge quello che qui si inaugura, consente alla nostra Azienda di continuare la sua azione calmieratrice del prezzo dell'energia. Azione nazionale che segnalo a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, il quale nell'Azienda Elettrica Municipale di Torino può trovare strumento di collaborazione per una giusta valutazione del costo dell'energia elettrica, contemperando le necessità dell'industria elettrica fornitrice colle possibilità ed esigenze dei consumatori e colle finalità economiche nazionali della industria cliente».

Il dott. Thaon di Revel ha poi rivolto un memore saluto ai 21 operai caduti sul lavoro, il cui olocausto è stato ricordato dal Comune con una lapide, a quindi ha espresso la sua viva riconoscenza agli Enti ed alle persone che hanno contribuito al finanziamento, al progetto ed all'esecuzione dell'opera, ricordando fra l'altre come questa ebbe da S. E. Ricci, nell'epoca in cui resse la Civica Amministrazione in qualità di Commissario Straordinario, un decisivo impulso.

Il Podestà ha concluso affermando che Torino, con questa opera imponente, ha la sensazione di avere bene operato e di avere portato nuovo contributo alla potenza, alla ricchezza ed al prestigio della Patria.

Il Podestà è stato vivamente complimentato dal Principe e dalle autorità.

Parla il Ministro

Ha preso quindi la parola S. E. Di Grollalanza, il quale ha ricordato come nello spazio di 24 ore due grandi opere siano state portate a compimento: il varo del «Rex» a Genova e l'inaugurazione degli impianti dell'Orco: l'una e l'altra impresa valgono a testimoniare quanto possano la capacità ed il lavoro italiano, sotto l'impulso vitalizzante del Regime. Il Ministro ha rilevato come oggi, nel nostro Paese, si producano attraverso le centrali idroelettriche 3 milioni e 524 mila cavalli, per circa 10 milioni di chilowatt annui, e come altri impianti siano tuttora in costruzione per 1.784.000 cavalli, ossia per un aumentare di circa 5 miliardi di chilowatt annui. Tutto ciò varrà a conferire al nostro Paese una sempre maggiore indipendenza economica e permetterà altresì, superato l'attuale periodo di incertezze economiche mondiali, a dare un ulteriore e valido impulso alle produzioni nazionali.

S. E. Di Grollalanza, dopo aver rivolto un caloroso saluto al Principe di Piemonte, ha proclamato l'inaugurazione dell'impianto idroelettrico. La cerimonia si avvia così verso la fine.

Il Principe Umberto ha quindi visitato gli impianti di Rosone, poi, salutato da vivi applausi, ha lasciato la località e si è recato a presenziare la inaugurazione di una lapide che il Municipio di Torino ha fatto apporre sull'edificio che ha ospitato Giosuè Carducci e dove questi ha scritto l'ultima parte dell'ode «Piemonte».

La lapide dice testualmente: «Qui davanti alle dentate scintillanti vette ed ai ghiacciai immani, nei divini silenzi di questo sinestre piano, Giosuè Carducci, addì 27 luglio 1896, componeva l'ode al Piemonte».

Dopo il mezzogiorno, in un albergo di Ceresole, il Comune di Torino ha offerto un banchetto al Ministro ed alle personalità convenute. Più tardi, S. E. Di Grollalanza ha visitato la centrale di Rosone ed ha espresso di nuovo il proprio compiacimento al Podestà di Torino ed ai tecnici che hanno progettato e diretto i lavori, l'ing. Bornati e l'ing. Bisazza. Il Ministro ha preso poi commiato dalle Autorità.

F. Gr.

Avanguardisti di Costantinopoli

in visita a Venezia

Venezia, 3 mattino.

Alle 11 di ieri da Costantinopoli sono giunti con il piroscafo *Vienna* 25 Avanguardisti e Balilla, figli di italiani residenti ad Adrianopoli e Costantinopoli, che dopo aver visitato la città sono proseguiti per la colonia montana «Benito Mussolini» di Asiago.

Mostra artigiana trentina

inaugurata dall'on. Buronzo

Trento, 3, mattino.

Ieri mattina, l'on. Vincenzo Buronzo, Commissario nazionale della Federazione Comunità artigiane d'Italia, accompagnato dall'on. cattinara, Segretario della Federazione stessa e dal comm. Boattini, Commissario nazionale per le arti sanitarie, ha inaugurato a Cavalese, in Val di Fiemme, una caratteristica mostra artigiana delle Valli di Fiemme e di Fassa, della zona dolomitica.

Accompagnato dalle autorità, l'on. Buronzo, ha visitato i locali della Mostra, soffermandosi lungamente ad ammirare i moltissimi prodotti esposti da circa un centinaio di artieri, di tutte le arti, mobili, ferri battuti, rami sbalzati, cuoi, lavori di intaglio e di intarsio, fotografie, ceramiche, terrecotte, oggetti sportivi, prodotti tutti aventi pregevoli per qualità artistiche e per accurata rifinitura. Quindi, l'on. Buronzo si è recato nel palazzo della magnifica comunità di Fiemme, dove ha presieduto un'adunanza degli artigiani, pronunciando un applaudito discorso, nel quale, dopo essersi compiaciuto per la bella iniziativa dell'esposizione, inaugurata poco prima, ha, con elevate parole, esaltato la funzione dell'Artigianato italiano. Mettendo in rilievo le qualità di laboriosità, tenacia, intuito artistico degli artieri, e dando preziosi consigli per poter conseguire un maggiore potenziamento dell'Artigianato.

Nel pomeriggio, l'on. Buronzo, sempre accompagnato dalle autorità, ha visitato le botteghe artigiane delle Valli di Fiemme e di Fassa, interessandosi vivamente ai caratteristici metodi di lavorazione dei prodotti e avendo parole di lode per l'industria della zona dolomitica.

Shelley commemorato da Lipparini

a Bagni di San Giuliano

Pisa, 3 mattino.

Bagni di San Giuliano, il ridente paese prossimo alla nostra città, ha ieri, alla presenza di tutte le autorità della provincia e di numerosi sudditi inglesi, qui appositamente convenuti, celebrato, attraverso la parola di Giuseppe Lipparini, il grande poeta inglese Shelley, che a San Giuliano abitò lungamente, poco prima della sua morte nelle acque del Tirreno, e dove compose il suo capolavoro *Adonais*.

La cerimonia ha avuto luogo alle ore 10 di ieri, dinanzi alla casa che fu già abitata dal poeta, sulla facciata della quale è stata inaugurata una artistica lapide, opera dello scultore Garlesi di Lucca, sulla quale è incisa un'iscrizione dettata da Giuseppe Lipparini. Dopo il saluto del Podestà col. Ciompi e la lettura di numerosi telegrammi di adesione, fra i quali quello dell'on. Lando Ferretti, Capo dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo, il suddito inglese Nelson Smith ha letto un cordiale e vibrante messaggio, inviato dall'Ambasciatore d'Inghilterra a Roma, messaggio che è stato vivamente applaudito da tutti i presenti.

Ha avuto quindi la parola Giuseppe Lipparini che, con una delle più interessantissime orazioni, ha celebrato il poeta; egli è stato ripetutamente applaudito. Alla cerimonia hanno assistito anche alcuni rappresentanti della stampa estera, i quali a mezzo del vice-console inglese a Firenze signor Lamb, hanno espresso tutta la loro riconoscenza per le onorenze tributate al grande loro poeta e hanno inneggiato all'amicizia italo-inglese.

Il sanatorio di Cuasso al Monte

dedicato alla memoria del Duca d'Aosta

Roma, 3 mattino.

Nella ricorrenza del trigesimo della morte di S. A. R. il Duca di Aosta, la Croce Rossa Italiana ha voluto onorare la memoria del grande scomparso intitolando al suo nome il sanatorio di Cuasso al Monte, in provincia di Varese. Nè la scelta è stata casuale giacchè il sanatorio di Cuasso al Monte, uno dei più importanti istituti dell'Associazione, è sorto durante la guerra e per la guerra per il ricovero dei primi mutilati del polmone, ed ancora oggi ospita numerosi ex-combattenti. Un vincolo storico, quindi, oltre che spirituale legava già alla figura eroica del comandante della III Armata questa opera di redenzione fisica che la Croce Rossa Italiana, seguendo le alte direttive del Governo Nazionale, aveva già iniziato per tutti gli altri suoi istituti assistenziali completamente ristrutturato e migliorato nella sua organizzazione sanitaria ed amministrativa, con larghezza di mezzi e modernità di vedute, con criteri rinnovati, adeguando i più recenti portati dell'arte medica applicata alla tecnica assistenziale.

S. A. R. la Duchessa d'Aosta, costante e fervida animatrice di ogni opera di bene, nel dare al senatore Ceccherini, presidente generale della Croce Rossa Italiana, il suo augusto assenso alla lodevole iniziativa così si è espressa: «Con tutto il cuore io mi associo alla sua iniziativa, accogliendo con riconoscenza la proposta che mi fa in nome della Croce Rossa Italiana di dedicare all'augusta memoria di Emanuele Filiberto di Savoia, Duca d'Aosta, il sanatorio di Cuasso al Monte, che so essere ora degno del Grande Scomparso».

Spaventosa sciagura della strada presso Tortona

Otto donne stritolate dal direttissimo Milano-Genova

Com'è avvenuto il tragico scontro tra il convoglio e l'automobile — I primi accertamenti — Il profondo dolore delle popolazioni del Tortonese

Tortona, 3 mattino.

La voce di una orrenda sciagura giungeva in città ieri poco dopo le 18, e suscitava nella popolazione una enorme, incredibile impressione. Si parlava di un investimento ad un passaggio a livello sulla linea Milano-Genova a pochi chilometri dalla nostra città. Un treno aveva investito un'automobile di gitanti, uccidendo numerose persone. Si diceva che le vittime erano otto o nove, e tale cifra, in un primo tempo, è apparsa esagerata, ritenendosi che una vettura normale non potesse portare tante persone; perciò non si è dato credito a tutta la gravità con cui la disgrazia veniva annunciata, pensando che fosse in una molta esagerazione.

Ma purtroppo questa specie di ottimismo non ha tardato a dimostrarsi infondato. La realtà era veramente grave, oltre ogni previsione. Ben nove erano state effettivamente le vittime dell'investimento al passaggio a livello: otto persone erano rimaste uccise sul colpo, e la nona era rimasta gravemente ferita.

Un'ondata di commozione

Mai nulla di simile si era verificato nella nostra zona, e si può immaginare facilmente l'ondata di commozione e di raccapriccio che ha percorso queste terre. La feriale notizia, infatti, si è divulgata in un baleno in tutta la regione tortonese e la giornata è trascorsa ovunque come sotto un incubo di angoscia e di terrore.

Tanto più crudele è stata l'impressione e tanto più pietosi sono stati i commenti, in quanto si è saputo che le otto persone uccise erano donne, quasi tutte di giovane età, a alcune, anzi, giovanissime. Questa circostanza ha aumentato il compianto intorno alle vittime rendendo la sciagura ancora più atroce.

Sul luogo dell'ecatombe, nonostante la pioggia che ieri nel pomeriggio e in serata è caduta insistentemente, si è recata una vera folla di gente, proveniente da tutti i paesi del Tortonese. E' stata una processione continua, che da sola ha dimostrato a quale grado sia salita l'emozione per la terribile sciagura. Dalla nostra città, unitamente alle autorità, sono accorse centinaia e centinaia di persone, che hanno sostato, mute e desolate, sul posto, mentre si svolgevano le istruttorie pratiche imposte dalla legge.

Ma un paese è stato letteralmente gettato nel lutto dalla sciagura. Si tratta del Comune di Castelnuovo Scrivia, ove abitavano tutte le vittime dell'investimento. Come ben si comprende, da Castelnuovo Scrivia sono accorsi numerosi abitanti, fra cui i parenti delle vittime, e la scena che si svolgeva al fatale passaggio a livello è più facile immaginarla che descriverla. In base ai racconti dei parenti, alle deposizioni dell'unico scampato alla morte e di alcune altre persone, l'autorità inquirente ha potuto con esattezza ricostruire, nei suoi precedenti cause nel suo tragico momento culminante, tutto il doloroissimo, raccapricciante episodio.

La tragica scampagnata

Ieri, giorno festivo, alcune signorine di Castelnuovo Scrivia, tutte di modesta condizione, hanno deciso di fare una scampagnata per prendersi uno svago dopo la settimana di lavoro. Erano tutte amiche, e la comitiva si accinse alla gita con spensierata festosità, propria della giovane età delle componenti. Esse decisero di recarsi a Montegioco, un paese a non molta distanza da Castelnuovo che, con Retorbido, nella zona del Vogherese e Tortonese divide la fama di avere acque minerali e medicinali di grande pregio.

Si rivolsero perciò allo *chauffeur* Francesco Mariani, conduttore di automobili pubbliche, e combinarono con lui il trasporto a Montegioco. Il Mariani mise a disposizione una macchina di modello non più recente, ma capace di parecchie persone, e su di essa salirono lo *chauffeur* stesso, che sedette al volante, e la comitiva delle allegre giovani, che presero posto stringendosi l'una presso l'altra, fra risa, frizzi e lieti commenti.

Sull'automobile erano così, oltre il Mariani: Vittoria Scaffino di anni 17, Giulia Casasco di anni 19, Adele Boccaria, di 21, Maria Dacotto di 27, Maria Concaro di 37, Maria Pelizza di 26, Maria Sulgo di 27 e Maria Beverone di 36.

Verso le 15,30 l'automobile lasciò Castelnuovo, e l'allegria iniziale non venne certo meno durante il viaggio. Per una strada consortile, la macchina si diresse verso la provinciale Voghera-Tortona sulla quale avrebbe poi continuato il suo viaggio. Essa incontrò così la ferrovia Milano-Genova, ad un passaggio a livello esistente presso il casello ferroviario n. 16, fra Tortona e Pontecurone, vicino ad una cascina denominata Capitania, frazione di Tortona.

Il passaggio a livello è incustodito e i Mariani — secondo le sue dichiarazioni, giacchè lo *chauffeur* è lo scampato al disastro — prima di oltrepassare il binario fermò la macchina e scese ad esplorare la linea. Un treno avanzava. Era un merci proveniente da Tortona e diretto a Piacenza. Transitato il convoglio, il Mariani risalì al volante e mise in moto la macchina, convinto che ormai la linea era sgombra e che avrebbe potuto passare senza impedimento e pericolo di sorta.

Invece stava sopraggiungendo il direttissimo Milano-Genova, senza che le nessuno della comitiva si accorgesse del fatto, e ciò doveva essere causa della terribile disgrazia!

L'investimento

L'automobile era appena giunta sul binario, che un urto partiva dai perni delle giranti. Solamente allora le giovani si sono accorte, volgendo gli occhi lungo le linee, che un treno sopraggiungeva a grande velocità, ormai vicinissimo. A quel grido il guidatore girò il capo, ed anche egli vide il pericolo. Ma [illegible] non poteva più evitarlo. Il convoglio era a pochi metri e procedeva a grande velocità.

Tutto quello che il Mariani potè fare fu quello di accelerare la marcia dell'automobile cercando di toglierla dal binario il più presto possibile. Ma la manovra non gli riuscì che a metà. Non potè mettere oltre il binario che la parte anteriore della macchina. Neppur ebbe tempo, e forse neanche vi pensò, in quel terribile frangente, di saltare dalla vettura, come non lo ebbero le ragazze. E l'irrevocabile, l'orrendo avvenne!

Il treno era il «direttissimo» 173, partito da Milano alle 14,38 col locomotore N. 43[illegible]. Era transitato da Tortona pochi minuti prima, cioè alle 15,45, e procedeva ad elevata velocità, cioè a oltre 80 chilometri orari. Il macchinista Giuseppe Molfino e il fuochista Angelo Barotti attendevano, sul locomotore, alle loro bisogna, senza preoccupazioni o timori di sorta, quando, d'improvviso, il Molfino vedeva davanti a sè, sul binario, un'automobile carica di gente che urlava e agitava le braccia, tentando, ormai invano, di lasciarsi giù dalla vettura. Con un grido di disperazione e di raccapriccio il macchinista si lanciò sulla manovella dei freni, e diede un risoluto violento colpo...

Ma ormai neppure da questa parte poteva venire la salvezza. Troppo elevata era la velocità del treno e troppo breve la distanza che lo divideva dall'automobile. Ormai, come si disse, il cruento sacrificio dei poveri gitanti era inevitabile!

Il treno investì in pieno l'automobile nella parte posteriore. Una massa nera schizzò via dalla vettura, sbalzata fuori del binario. Era lo «chauffeur», che in tal modo era salvato da certa morte. Tutto il rimanente — macchina e donne — scomparve sotto le ruote del convoglio, come inghiottito dalla enorme massa in corsa vertiginosa. Di colpo l'urlo delle disgraziate cessò. Il frenetico agitare delle braccia era stroncato. Il treno passava sopra quel dramma tremendo e quelle giovani vite, travolgendo e schiacciando. Un attimo. E tutto era ruina e morte. L'automobile e le persone erano fatte carcame e brandelli! Un fragile guscio di noce che si riduce in minuti frammenti sotto il pesante tacco di un passante, può dare l'idea della fulminea, irreparabile strage fatta dell'automobile dal diretto in corsa.

Il treno, sotto l'energica azione dei freni, si è fermato, ma a circa cinquecento metri dal luogo dell'investimento. Lungo questo tratto erano seminati i segni della rovina e della morte: frammenti metallici della vettura e, orribile a dirsi, brandelli di carne umana. Raramente fu dato di vedere spettacolo più truce, più pietoso e misserando di quello al quale assistettero il personale ed i viaggiatori del treno, scesi dopo il repentino arresto. Non uno degli otto corpi delle misere giovani travolte era rimasto intero. Orrendamente dilaniati o mutilati, tutti avevano perduto qualche arto o qualche brandello di carne, che era rimasto attaccato alle ruote o al fondo delle vetture, oppure disseminato lungo le rotaie. Spettacolo indescrivibile e terrificante, che ha riempito di sgomento e di lagrime il cuore e gli occhi di quanti dovettero assistervi!

Il sopraluogo delle Autorità

Prontamente avvertiti, sono accorsi da Tortona sul luogo del disastro il tenente dei Carabinieri conte Avogadro di Vigliano, comandante la nostra Stazione della Benemerita, il quale ha radunato con sè tutti gli uomini a sua disposizione; e il vice-Pretore avvocato Goggi; seguiti poi dalle altre autorità di Polizia e della Magistratura. Oltre alla enorme folla di cui abbiamo parlato, sono pure accorsi dalla nostra città i militi ferroviari al comando del centurione Brugnadelli e molte Camicie Nere. Sul treno investitore viaggiava il milite ferroviario Paolo Basilio, che pure ha prestato opera preziosa nel coadiuvare l'inchiesta dell'autorità. Da Alessandria sono giunti in un secondo tempo il Questore comm. D'Agostino, col capo di gabinetto dott. Lamporo. Fra i primi ad accorrere è pure stato il dottor Stella, di Tortona, al quale è stata riservata la parte sanitaria delle constatazioni legali.

Mentre, da una parte, si procedeva agli interrogatori intesi a stabilire le precise circostanze in cui si era svolto il terribile investimento e a designare le eventuali responsabilità, d'altra parte si procedeva ad una lugubre, pietosissima bisogna: quella di ricomporre le salme e di procedere al loro riconoscimento. L'opera di ricerca e di raccolta delle parti di cui i corpi erano stati mutilati, è stata non poco ostacolata dalla pioggia, che, qualche tempo dopo la sciagura, ha cominciato a cadere, aumentando il senso di angoscia e di tristezza che incombeva sulla sinistra e lugubre scena.

Verso sera le otto salme erano pietosamente ricomposte e, a mezzo di altrettanti feretri, erano trasportate alla camera mortuaria del nostro cimitero, a disposizione dell'autorità giudiziaria per gli ulteriori accertamenti dell'istruttoria. Alle otto vittime si preparano intanto solenni funerali, i quali si prevede raccoglieranno il cordoglio ed il dolore di tutta la popolazione del Tortonese e del Vogherese.

Castelnuovo Scrivia in lutto

Come già abbiamo detto, Castelnuovo Scrivia è in lutto. La popolazione vive sotto un incubo di angoscia. Il podestà del Comune, cav. ing. Enrico Scacchieri, il quale si trovava a villeggiare a Valtournanche in Val d'Aosta, avvertito telegraficamente della tragedia, ha immediatamente comunicato che faceva ritorno alla sua residenza.

Lo «chauffeur» Mariani è stato ricoverato con prognosi riservata al nostro Ospedale Civico, per gravi lesioni riportate, con sintomi di commozione interna, nonchè per grave «choc» nervoso. Le sue condizioni, pur mantenendosi gravi, durante la notte si sono leggermente migliorate, di modo che il suo stato non appare disperato.

La tremenda sciagura ha pure avuto un movimentato riverbero nei riguardi del servizio ferroviario.

Per l'energica azione dei freni se anche per il violento cozzo dell'investimento, il locomotore del treno investitore ha deviato, e tutto il convoglio è rimasto incagliato. Si è quindi resa necessaria il trasbordo dei viaggiatori, il che è stato effettuato con un treno appositamente fatto venire da Voghera. La manovra ha richiesto un certo tempo, dopo di che il convoglio investitore è stato avviato sopra un binario morto della nostra stazione. Quivi i tragici insanguinati vagoni rimarranno fino ad inchiesta ultimata. La linea è stata interrotta per un tempo relativamente breve, giacchè il locomotore deviato è stato ricoll

Riolunato

Il pasello appare tra pioppi e frassini allo svoltar della strada, in un rientro della montagna ch'è una pendice del Cimone. Riolunato. In realtà il rio c'è ma vien giù spumeggiando e scrosciando per un botro fondo a lato del paese e va a gittarsi nello Scoltenna, il torrente della regione, che gli scorre davanti, giù in basso. A sinistra, prima di arrivare alle case, ci sono alcune gobbe d'argilla rossastra, poi il monte va su tutto a castani giovani, pari pari, fino a mezza il Cimone. Vi son dei medicai, intorno, dei campetti di grano, e pioppi e ciliegi e vento di vallata e nuvoli bianchi sparsi a fregio, sui monti del Groppo e del Rovinoso.

Le case invece stanno tutte raggruppate in sulla sinistra, una cascatella di casotte dai crudi rinzaffi con qualche ortino tutto malvoni tra soglia e soglia: e lì, nel punto più alto del paese, appena sotto lo stradone, una torre e una chiesetta tacita. *Fe-liciter adoremus.*

Riolunato. Alt. 750.

Scesi dalla bicicletta con la quale venivo visitando questi paesi dell'Appennino modenese, l'appoggiai al muro e calai giù attraverso il paese per una stradetta a scalinata. Finchè arrivai in vista di un piccolo lago.

E' qui che comincia l'originalità di Riolunato, il suo accento tipico, quello che distingue l'umile villaggio perduto tra le gole di Appennino dai suoi vicini più fieri, da Sestola, festosa di villeggianti e superba di cinque alberghi, da Montecreto solingo, e da Pievepelago, fondovalle e bivacco di mercati e di autocorriere. Nel 1786-87 gran massa di monte precipitò dal Groppo allo Scoltenna e fece diga alle sue acque. E fu quello un avvenimento che a Riolunato se lo ricordano perfin i grilli e le lastre del sagrato.

Io ero curioso di andar cercando per quei monti il punto di sutura linguistico-glottologico in cui il dialetto modenese, così aperto e diverso, si fosse tramutato d'incanto nella divina favella di Beatrice del Pian degli Ontani nel verde pistoiese. Quel punto di sutura dov'era? Il miracolo dove avveniva? Dov'era la matrice meravigliosa da cui balzava come magica polla il fiorente idioma di Dante e di Machiavelli? Fin lì, *ca ghe dobi*, il modenese spaziava sovrano per greppi e per valli. Erano giorni che giravo pel Frignano e mai il più piccolo accenno di grazia toscana aveva neppur lontanamente sforato le mie crecchie. Un amico mio, che la sapeva lunga, mi aveva detto: — Quel punto non lo troverai, il nostro divino toscano sboccia così dall'aria, come un profumo, un calore.

Io stavo sulla piazzetta della chiesa quando vidi venir giù di trotto, poi scender da un mulatto un uomo vestito di velluto marrone, con le mose e un cappellaccio.

Era un tipo forte, ridente. Mi salutò. In Italia, in genere, da Modena in giù i passanti salutano i forestieri. Poi legò il mulatto, andò a parlare con due che facevano all'amore sulla soglia di una casetta civile, poi tornò su e allora, io che lo aspettavo al varco, lo feci parlare.

Era il maestro del paese, un uomo fine, cordiale e di buona cultura. Ci accompagnammo insieme e di lì a poco, davanti a un bicchiere di Lambrusco all'Albergo del Lago, rosso sulla comunale, mi narrò alla buona tante cose e fatti del paese. E prima di tutto di quella tal lavina del Groppo la cui narrazione si tramandava, sempre più arricchita di leggenda e particolari di padre in figlio. Il materiale rovinato sullo Scoltenna aveva formato come una gigantesca diga al corso del fiume che arrestatosi in un lago smisurato si aperse un varco dalla parte di Riolunato minacciando di far crollare tutto il paese.

— Ma lei sa come vanno le cose di questo mondo — soggiunse —, una fola tira l'altra. E l'idea di quel lago formatosi lì richiamò alla mente di alcuni speculatori la possibilità di una diga seria e di uno sfruttamento dell'acqua per conduttura forzata. Ed ecco come cinque anni fa comparirono in paese degli omaccioni con biffe a livelletto e in meno che non si dica la diga in calcestruzzo fu edificata.

— L'ho vista dall'alto della strada e ho visto anche il laghetto, ma è di un delizioso azzurro, un vero laghetto svizzero!

— Può imaginarsi che stupore per noi povera gente d'alpe e di bosco trovarsi qui tra capo e collo un laghetto con le sue brave trotelle e le barchette per andarvi su a diporto gli innamorati del paese! Ma lo ha visto da vicino? Laggiù c'è qualche altra cosa che la potrebbe interessare.

— Per esempio?

— C'è una colonnetta sormontata da un capitello istoriato su cui i miei vecchi assicurano che c'era un tempo anche una croce in ferro e una data. Quella colonnina sorgeva nel luogo dove fu ucciso e sepolto il terribile Obizzo da Montegarullo, capitano guelfo e signore del Frignano, e che per molt'anni diede filo da torcere agli Estensi, al marchese Niccolò III, ai Lucchesi, e a chi sa Dio. I Montegarullo stavano a Castello, antica rocca qua su dietro il paese dove questo Obizzo tormentava e incarcerava quanti nemici gli capitassero fra le mani. Ma anche a Castello c'è una storia — soggiunse il mio informatore dopo aver dato fondo al suo bicchiere, — una lotta pel possesso della chiesa parrocchiale tra un Don Francesco e un Don Lazzaro. Il paese diviso in due fazioni, e per anni ed anni insolenze e botte da orbi!

Ma faceva sera e lì sulle spaziose pendici alberate del Groppo era tutto un grande oro di tramonto. I grilli chiamavano sui prati le prime maltonate notturne. Avevo fretta, volevo andare all'Abetone per cena, e poi e infatti ciò che avviene agli atomi nel sole non si verifica sul globo terrestre. E per diversi motivi i più eminenti fisici moderni desiderano di creare una fornace che possa generare una temperatura che si avvicini a quella del sole.

Per formarsi un'idea dell'importanza che può avere per la scienza la fusione di alcuni elementi, basta accennare al comune carbonio. Il carbone non è stato mai fuso in nessun laboratorio e non si sa nemmeno come potrebbe sembrare. Piccole quantità di carbonio si evaporizzano nelle lampade elettriche ad arco, ma le gocce liquide non sono mai state esaminate. Forse esse potrebbero essere opache ed oscure, come la grafite, oppure brillanti e scintillanti come un diamante ed inoltre potrebbero solidificarsi, raffreddandosi, come cristalli di diamante o anche come carbone amorfo. Non vi è un solo scienziato che desideri produrre i brillanti più per il loro valore come gemme preziose che per le loro proprietà atomiche, ottiche e meccaniche. Se fosse possibile fondere il carbonio in laboratorio e crearne dei diamanti per scopi scientifici e pratici, si potrebbe fare un gran passo avanti nello studio dei cristalli e nella fabbricazione di leghe metalliche più dure. Probabilmente oltre al calore immenso sarebbe necessaria anche una tremenda pressione, ma mentre questa si può oggi ottenere, i laboratori non sono ancora in grado di fornire il calore necessario.

Una difficoltà che impedisce l'applicazione di temperature elevatissime nelle comuni fornaci è dovuta al fatto che il calore generalmente viene fornito dall'esterno dei recipienti che contengono le sostanze che si vogliono fondere. Nei riguardi del carbone, non si conosce sulla terra alcuna materia da usare per la fabbricazione dei crogiuoli, che potrebbe resistere all'enorme calore necessario per liquefarlo. Qualunque crogiuolo si sceglierebbe prima. Si potrebbe rimediare parzialmente adoperando le speciali fornaci elettriche nelle quali il calore viene generato dall'elettricità dell'interno della sostanza che si deve riscaldare. Ma questo sistema non si può applicare con facilità ai corpi cattivi conduttori d'elettricità.

Per avvicinarsi alla temperatura del sole

Con qualsiasi sistema adoperato per il passato non è stato mai possibile creare un calore stabile che si sia avvicinato alla temperatura solare. Intanto gli esperimenti in corso presso l'istituto californiano contemplano temperature multiple, che si sommino fra loro. La fornace solare, in costruzione sarà fornita di lenti separate, tutte della massima trasparenza per essere attraversate con facilità dai raggi caloriferi e luminosi del sole, le quali dovranno essere disposte in modo che il loro foco corrisponda al medesimo punto. In questo punto, che si può chiamare foco generale, verrebbe posta una sostanza capace di assorbire i raggi concentrati, come il carbone nero. Il calore dovrebbe avvicinarsi molto a quello della superficie del sole, salvo che ad un dato limite il corpo riscaldato non cominci a radiare il calore con la medesima rapidità con cui lo riceve.

In quanto alla quantità di energia solare che si possa utilizzare sulla superficie della terra per il funzionamento di macchine di ogni genere, purchè si disponga di un sistema adatto ed efficace, si può asserire che essa sia immensamente enorme. In base ai calcoli fatti col così detto « costante solare », che rappresenta l'ammontare di energia solare che perviene su una determinata area della superficie terrestre in un dato periodo di tempo, il prof. H. N. Russell, docente all'Università Princeton, ha computato che l'energia totale che arriva su ogni miglio quadrato del territorio terrestre illuminato dal sole equivale approssimativamente a 4.000.000 cavalli di forza. Per le differenti esposizioni dei vari punti della superficie terrestre tale ammontare può variare, ma in complesso si può ritenere che tutta la terra non riceve meno di duecento mila miliardi di cavalli di forza direttamente dall'astro che ci fornisce luce e calore.

Una gran parte di questa enorme energia viene utilizzata indirettamente dagli uomini, perchè è essa che mantiene in movimento le correnti d'aria, che fanno girare i mulini a vento e gonfiano le vele dei battelli che solcano i mari, è essa che fa evaporizzare le acque dell'oceano, che produconoo le piogge e le nevi che alimentano i fiumi e le cascate utilizzate per far girare le turbine delle moderne centrali idro-elettriche, ed è anche la medesima energia che viene assorbita dalle piante per produrre legno, oli, alcool ed altri combustibili e che mantiene in movimento quasi tutto ciò che si spesa sulla terra. Anche il carbone e gli oli minerali rappresentano un derivato della luce solare, assorbita durante le passate epoche geologiche dalle piante, che allora vegetavano rigogliosamente.

Quasi tutte le sorgenti di energia che esistono sul globo terrestre risalgono alla luce del sole, del passato e di oggi, e sono poche quelle che si possono attribuire ad altre cause, come per esempio la forza delle maree dovuta all'attrazione lunare o l'energia che si può ricavare dal calore interno della terra. Quando gli scienziati rivolgono la loro attenzione al sole, per trovare nuovi sistemi di sfruttamento della sua energia, sanno bene che la sorgente presa di mira è inesauribile. I loro sforzi, anche se non producano i risultati sperati, non possono non riuscire di ammaestramento per le future generazioni, alle quali è sempre riservato il perfezionamento di quanto gli antenati hanno tentato ed ottenuto.

I tentativi del passato

Nel 1860 Augusto Mouchot, sovvenzionato dal Governo francese, cominciò a studiare la possibilità di applicare la forza solare per far funzionare il macchinario necessario per pompare l'acqua occorrente per irrigare le provincie più aride della Francia ed il territorio dei suoi possedimenti dell'Africa settentrionale. Un apparecchio costruito sui disegni del Mouchot è stato installato all'esposizione di Parigi del 1882 e venne usato per far funzionare il piccolo motore di una macchina tipografica, che stampava un giornaletto edito in tale occasione. Trovavasi del primo giornale del mondo stampato direttamente con l'energia solare.

Tra il 1900 ed il 1905 un ingegnere americano ha costruito parecchie macchine solari in Arizona e in California le quali hanno funzionato discretamente bene per la produzione di energia elettrica a buon mercato. Consistevano in numerosi specchi montati su cornici e disposti in modo da concentrare il calore solare su una caldaia a vapore posta nel centro. Alcuni anni dopo, altre macchine solari sono state costruite in Egitto, in base ai disegni del fisico inglese dott. C. V. Boys e dell'americano F. Shuman. Esse hanno dato buoni risultati nel pompare acqua per irrigazione.

Bisogna notare che tali macchine solari non disponevano mai di una temperatura molto elevata per le loro caldaie a vapore e quindi non rendevano come avrebbero potuto qualora al medesimo sistema fosse stato applicato un calore capace di generare alte pressioni. Gli ingegneri industriali e gli uomini di scienza attendono quindi con grande interessamento i risultati che daranno le macchine solari del medesimo tipo, quando si potrà disporre di un apparecchio uguale a quello in costruzione a Pasadena, che renderà possibile l'applicazione di una temperatura molto più alta. L'utilizzazione del calore solare è stata resa difficile dalla sua grande diffusione, che ha richiesto l'uso di lenti o di specchi che coprano una grande estensione di terreno. Tali costruzioni costerebbero molto e per tale motivo una grande quantità dell'energia solare che continuamente perviene sulla superficie della terra e rimasta inutilizzata nel passato e così gli uomini hanno preferito di ricorrere all'energia accumulata sotto forma di carbone o di petrolio.

Ma poichè le riserve naturali di combustibile non sono illimitate, tanto che si comincia a temere che possano presto essere esaurite per l'immenso consumo dovuto allo sviluppo del progresso odierno; e poichè gli stessi impianti idro-elettrici, che rappresentano l'ancora di salvezza dell'umanità nel pericolo della mancanza del carbone minerale, non potrebbero da soli bastare per far fronte a tutti i bisogni, la creazione di un apparecchio di pratica applicazione, che consenta una maggiore utilizzazione dell'energia solare, non potrebbe essere più opportuna. Ciò anche senza tener conto della immensa importanza scientifica che si deve attribuire al nuovo mezzo che renderà possibile le ricerche sulla struttura degli atomi e sulla trasformazione della materia, che rappresentano la più grande aspirazione di molti scienziati e che non hanno potuto seguire un corso normale per la impossibilità di creare temperature elevatissime, che durino per un periodo di tempo non molto breve.

Libri ricevuti

ARNALDO FRACCAROLI: «Pampa d'Argentina». — Ed. Treves, Milano; L. 15.

ANNIE VIVANTI: «Fosca, novella di Messalina». — Mondadori, Milano; L. 5.

E. PITTA: «Canzoniere». — Sonzogno, Milano; L. 4.

C. G. COSTRI: «Peccati contro l'amore». — Sonzogno, Milano; L. 3.

S. FRANCESCO: «La seconda prima volta». — Unitas, Milano; L. 10.

L. GABOTTO: «Gli insetti nocivi alle piante». — Paravia, Torino; L. 6.

G. ROMBELLI: «Le malattie dei vitelli». — Paravia, Torino; L. 8.

F. LEMMI: «Carlo Felice». — Paravia, Torino; L. 16.

STORIELLE

Questione di posizione

L'Avvoltoio: — Da che tramontò la luna — sia ormai per sorgere il sole — io seguito a volare incontro a quel richiamo che ancora resta soltanto nell'aria. Non se ne scorge altra traccia.

Lo Sciacallo: — Alla lésta, che non mi sento sicuro. Quanto tempo che non fievavo il muso in una pancia di cammello.

L'Avvoltoio: — Laggiù, laggiù: vedo e svedo.

Lo Sciacallo: — Shrâmati, sangue mio. Ma, se potessi portarmene un lacerto nel mio covo, mi sentirei più tranquillo.

L'Avvoltoio: — Ecco! Qui: giù: m'ha chiamato. Sì, bene, ho visto: non mi stordire dunque gridando, ch'io mi butto. Ahi, non posso: sostenetemi, ali, non obbedite alla voglia.

Lo Sciacallo: — Uh, predone; vola via, predone: non t'appartiene.

L'Avvoltoio: — Non m'appartiene? Lascia la preda, ladroncolo, subito: scappa: t'ho scoperto.

Lo Sciacallo: — Contala a un altro che ti creda: m'ha scoperto, dice!

L'Avvoltoio: — Addietro, o ti becco gli occhi. Lascia la roba.

Lo Sciacallo: — Che c'entri tu, qui da noi? Roba di terra, non t'appartiene. Vola via.

L'Avvoltoio: — L'hai anche ridetto: hai osato troppo. Mi metto a rotare qua sopra.

Lo Sciacallo: — Vigliacco, lo so il tuo scopo. Ma cela, se ti basta il cuore: ho zanne anche per te.

L'Avvoltoio: — Circoli, circoli perfetti: me la godo più che se li avessi nella pancia. Ma che brave ali ho io, di' la verità.

Lo Sciacallo: — Povero me, è riuscito a richiamare il leone: come la polla del sole sopraggiunge dentro il suo anello dritto qui a me, che non sono più in tempo a scampare. Fuggiamo, fuggiamo.

L'Avvoltoio: — Diceva che la roba di terra non m'appartiene! Ora si vede. Ma prima fammi dare un'occhiata alla tua storia, come finisce. E' bene sorvegliare i propri dominii.

Lo Sciacallo: — Soccorso, o generoso avvoltoio: prima di raggiungere la duna, sarò nelle fauci di questo atroce leone. Trattienilo, ti che puoi svolazzargli terribilmente davanti al ceffo impotente: beccagli il sedere, tu che puoi: beffalo, prenditi spasso di lui!

L'Avvoltoio: — Quasi quasi l'avventura mi tenta. Ma adagio: come mi ricompenserai tu?

Lo Sciacallo: — Fa presto, caro avvoltoio! Ti lascerò sano sano quel bonissimo cammello.

L'Avvoltoio: — Sano sano, davvero! Vai, bello, sei troppo caritatevole.

Lo Sciacallo: — E me stesso anche, avvoltoio: se mi fai divorare adesso da lui, poi di me non te ne rilocca niente, pensaci bene.

L'Avvoltoio: — Uhm, vediamo un po': non mi pare: sempre qualche cosa me ne resta, di tutti voi, roba di terra, che tutti m'appartiene. E in ogni caso preferisco a suo tempo un leone ben pasciuto. Non perdo mai nulla, io, capisci? E' questione di posizione.

Lo Sciacallo: — Ma la mia riconoscenza!

L'Avvoltoio: — Riconoscenza? Toh, toh. Facciamo i conti. No, no: non saprei come dispormi per godere di questa cosa. Sii ragionevole, caro.

Lo Sciacallo: — Oh, affrettati! Ma la gloria, avvoltoio: la gloria d'aver tenuto testa al leone!

L'Avvoltoio: — Quella poi no, senti: non fa per me. No; no: capisco io stesso che non sarebbe giusto, via, avere anche la gloria.

Lo Sciacallo: — Vigliacco, sordido, vigliacco tutto dal becco alle unghie!

L'Avvoltoio: — Rispondigli tu per me, leone. Ecco, bravo: una sola zampata. E ora torniamo al cammello.

La responsabilità

Il Cane: — Il carico è a posto: presto in fila, e avanti.

Gli Asini: — Avanti. Da tanti anni che ci caricano a mattoni, e i mattoni sono sempre rimasti più duri delle nostre costole.

Il Cane: — Silenzio, finiamola col mormoramenti: c'è qualcuno che ha da reclamare?

Gli Asini: — Siamo vecchi, cane: ti domandi se c'è qualcuno in busca di legnate, eh, lo sappiamo. — Guardatelo, ramo si mette a trottare avanti e indietro lungo tutta la fila: ma chi glielo fa fare, la strada non è lunga abbastanza?

Il Cane: — Su, su, via di buon passo.

Gli Asini: — Ora, nel polverone che ci prende le unghie e ce le cuoce, attaccheremo la pettata dello stradone, non le sue giravolte in salita come una frustata in aria che alla per calarti addosso; e sempre la solita storia: come possiamo andare di buon passo? E la luce bianca, tutta in basso, quasi si farebbe fatica a passarla, se non tremolasse, ma non ci si capisce più nulla. Si va dunque come si può.

Il Cane: — Chi s'attenta di mostrarsi insoddisfatto, gli accarezzo un'orecchia coi miei denti. E se non marciate come si deve, vi mordo di tronco: sbi-ta, tu in testa in figura di conduttiero: allunga il passo, bello.

L'Asino: — A mala pena mi tengo dalla terra, che mi chiama rombando, da confondermi: capisco solo che va dicendo: ora mi lascio, mi lascio andare, ora mi butto, mi piego.

Gli Asini: — E' vero, è vero: un poco di fermata, non se la facciamo più: noi portiamo il carico, altro che urlare strappo le orecchie e di trotto. Il padrone non dice niente, e lui fa sfoggio di sale.

Il Cane: — Com'è, com'è il discorso? Chi me lo ripete, per favore? Tu? Ehi, dico a te. No? Non ne sai niente, tu, eh? Nessuno lo sa, che il padrone entra in campo soltanto per lavorare di bastone. Siamo all'osso della faccenda.

Gli Asini: — Il padrone, se non altro, ci dà da mangiare.

Il Cane: — Anche a me: e ben perciò, se odo un'altra mezza parola, vi faccio vedere se non faremo una bella trottata fin lassù in cima, seminando orecchie per tutta la strada. Avanti, avanti!

Gli Asini: — Avanti, pazienza. Ah sorte iniqua, sentirci assillare da uno privo di considerazione, bello libero e leggero, lui, che non sa quanto pesano i mattoni. Senza le bilè per le sue ungherie, s'andrebbe perfino più svelti.

Il Cane: — Amarissimo pane, dover mostrare di pretendere l'impossibile, con un cuore spietato, per ottenere almeno il solito servizio. Ah, come mi parrebbe facile, portare quel carico, in libertà senza pensieri. — Coraggio, avanti, ora vi mostro io come si galoppa: guardate, son giunto in un lampo, ora meno cantando. Evviva, evviva! La strada è bella, la polvere è bella, fa starnutire, ciascuna la testa: allegri tutti, e fuori col passo. — Anche l'esempio, pretendono, maledetti, e la chiacchiera per incantarli.

Le sette

L'Orso: — Un altro sforzo, e sono proprio in vetta: ecco: sulla vetta più alta. Non v'è cosa, non v'è animale che non sia sotto di me, perfino l'aquila ha fatto il nido più in basso. Vittoria, io domino.

L'Aquila: — Bravo orso. T'ho seguito con l'occhio durante la tua penosa ascensione, mentre mi levavo quassù facendomi rivoltolare dal nembo e terrar via dai venti, riprendendomi con un colpo d'ala ogni tanto.

L'Orso: — Tutta la terra è sotto la pianta dei miei piedi, gravata dal mio peso. L'eccelsa fra le cime è cresciuta di tutta la mia statura, e termina nel mio naso, puntato a fiutare il vento dei liberi spazi, io sono il respirante vertice del mondo.

L'Aquila: — E io ti volo sulla testa. — picco su chi ti tieni a malapena mi serve di sollio per calarci a riposare, e di costì mi slancio quand'ho voglia di buttare un'occhiata sui miei domini, sulle vostre basse faccende.

L'Orso: — Sì fa più fatica a scendere che a salire. E bisogna affrettarsi, se voglio giungere a masticare qualche cosa per stasera, poichè tutta questa parte alta del monte è nuda, squallida, senza vita.

L'Aquila: — Ohè, ohè: te ne vai senza salutare?

L'Orso: — E, non è bene passare la notte in luoghi sconosciuti.

L'Aquila: — E' da ridere: finge che non m'ode. Orso, ti voglio salutare, prima che lì sia calato troppo in basso per intenderci. Mai no. Va giù di furia, serio serio, lui: vedo la sua zampetta annaspare mentre con l'altre si tiene aggrappato. Ma lo voglio seguire. Ohè, bada, poverino: tanta più a destra. Ecco, bravo.

L'Orso: — Che pena, che battimorc, tanto vuoto che mi succhia a le spalle. Prudenza ci vuole ora, come primo ci volle animo: se terminasse male, questa bella avventura diventerebbe una pazzia da farsene beffare. Ma la soddisfazione è stata grande, immensa: m'è cresciuto il pelo, in quell'aria.

L'Aquila: — Nemmeno per ringraziare chi t'aiuta, puoi farti uscire il fiato? A te, a te dico, orso calonte.

L'Orso: — Oh, levati di torno, pettegola, stupida saccatrice. Chi ti dà anza a parlarmi senza riguardi? Comodista vanagloriosa, io non mi degno di te.

L'Aquila: — Davvero? Tu, non ti degni di me? Ma già, figurarsi: il respirante vertice del mondo!

L'Orso: — Io, sì, io: l'orso che scalò la vetta più alta.

L'Aquila: — Bada ai piedi, lo ti volavo sulla testa.

L'Orso: — Vai, vai: se per volta ti basta la mia testa!

L'Aquila: — Era certo una buffa testa.

L'Orso: — Buffo, lassù: te lo credo; e me ne vanto. Tu no, non sai essere buffa, tu.

L'Aquila: — E' un'offesa! Bada ai piedi, t'ho detto.

L'Orso: — Pigliala come vuoi. Tu non avesti mai nuore di volere raggiungere una stella.

L'Aquila: — Una stella? Oh, bada, disgraziato: tienti forte!

L'Orso: — Precipito! Ma una stella, aquila, una stella!

L'Aquila: — Salgo per non udire l'orrido tonfo del suo corpo. In alto. Ecco: ha picchiato laggiù. Mah! Lui solo sapeva che cosa mai avrà voluto dire, con quella sua stella.

STEFANO LANDI.

Le vestigia di una città
di quattro millenni avanti Cristo

Parigi, 3 mattino.

L'abate De Genouillac ha fatto, alla Accademia delle Iscrizioni, una interessante comunicazione sui suoi fruttuosi lavori archeologici di Tello, e spiegava da più di 40 anni dai più illustri scienziati del mondo. Più fortunato dei suoi predecessori, l'abate De Genouillac è riuscito ad esaminare una grande quantità di oggetti appartenenti a una civiltà le cui più antiche vestigia oltrepassano l'età della pietra ed una ceramica risalente di sette e ottomila anni fino a 1500 anni avanti Cristo.

Che che vi sia di più interessante nei rinvenimenti di Tello e principalmente la perfezione del lavoro della pietra e del bronzo, nonchè la varietà e la bellezza delle ceramiche. In un vaso di argilla, trovato a grande profondità, l'abate De Genouillac ha scoperto un vero tesoro comprendente 71 perle bianche e di altri ornamenti femminili: in bronzo, in particolar modo delle graziosissime spille decorate nella parte superiore con figurine finemente scolpite, rappresentanti delle donzelle nude che alzano le braccia in un atteggiamento infinitamente grazioso. Altri vasi contenevano degli specchi, dei vasi per unguenti, degli strumenti da manicure, poichè una grande varietà di oralmi. Sono stati anche scoperti degli scheletri carbonizzati sul fianco e rigidi su se stessi, contrariamente a quanto osservato nelle tombe di Ur ove i morti erano sempre supini.

L'abate De Genouillac rileva che questa vecchia civiltà apparteneva al mondo semitico o indo-iranico. Un fatto estremamente curioso è che a Tello si ritrovano tutti gli strati archeologici di Ur, senza che si rinvengano tracce del diluvio, trovate in quest'ultima città dallo scienziato Wolley.

Meschina ospitalità francese
e un Sultano della Somalia

Parigi, 3 mattino

A quanto pare il Sultano di Tagiura, invitato a venire a Parigi in occasione della Esposizione coloniale, non ha molto da lodarsi della ospitalità francese. Secondo quanto riferisce *Paris-Midi*, esso è stato fatto viaggiare in terza classe e alloggiato in un albergo di infimo ordine.

Un redattore del giornale potè parlare con la persona incaricata dal Governatore di Gibuti, Chapon Baissac, di scortare a Parigi il potentato somalo. Costui, Ali Banabina, gli disse:

« Sua Altezza è molto stanco. La traversata da Gibuti a Marsiglia sul *Compiègne* non fu buona. Il Sultano non aveva che un posto in terza classe. A Marsiglia il servizio coloniale lo inviò in un locale, dove si prenota a prezzo fisso per 4 franchi. Per colmo, all'arrivo a Parigi non c'era nessuno ad attenderci alla stazione e abbiamo dovuto metterci, da soli, alla ricerca dell'albergo che ci avevano assegnato, e vi garantisco che non fu facile ».

Citiamo l'episodio perchè ci sembra caratteristico della noncuranza e dello scarso interesse con cui la Francia tratta le popolazioni della costa somala.

POSTA DI VIENNA

I maiali nella politica internazionale
Una reminiscenza storica

VIENNA, luglio.

Sarà probabilmente sfuggita a molti l'influenza che il maiale esercita sui rapporti tra i popoli e altresì sulla politica interna di numerosi Stati. Ben hanno ragione, in Francia, i mercanti di maiali, a chi dere che nel nuovo vocabolario della lingua francese, elaborato dagli immortali, la parola *cochon* venga sostituita da altra più acconcia. Tutto sarebbe andato a meraviglia se *cochons* fossero stati detti i soli porci; ma l'umanità ha fatto dell'espressione uso ed abuso, giacchè servendosene per indicare come meritevoli di disprezzo certi suoi membri, ha finito col renderla offensiva pure per l'intera grande famiglia degl'involontari fornitori di prosciutti, salsicce, cotechini, setole e quanto altro si ha dalle brave bestie che diedero origine al detto. Del maiale nulla si butta. Non si potrebbe indire un concorso internazionale per la scelta della nuova denominazione del calunniato « mammifere pachyderme domestique, comestible », come lo definisce il piccolo Larousse? Nell'attesa, illustriamo un poco la parte eminente del maiale sostenuta nelle relazioni fra gli Stati dell'Europa centrale, orientale e sud-orientale.

La guerra mondiale scoppiò, perchè certi Stati europei armavano a tutto andare, perchè l'Austria-Ungheria la riteneva inevitabile, il Kaiser la gradì e altri ne approfittarono e la subirono, ma scoppiò anche a motivo della chiusura delle frontiere ungheresi ai branchi di maiali serbi. A quel tempo, allevamento ed esportazione dei maiali costituivano per la piccola Serbia una risorsa economica di prim'ordine, vitale addirittura, e per la Jugoslavia le cose non sono cambiate troppo. Gli ungheresi prima restringevano le importazioni, quindi le resero impossibili: fu così che, inasprendosi gli animi, la guerra doganale scatenata dai produttori di suini dai due Paesi degenerò in guerra europea e mondiale. Il maiale quello scherzo non avrebbe dovuto farcelo: in fondo gli uomini, da tempo immemorabile — pur avendo reso umiliante il suo nome, siamo d'accordo — gli hanno dimostrato fiducia ed affetto, affidandogli le funzioni di portafortuna, portandosso appeso a catene e collane riprodotto con pietre e metalli preziosi, facendolo girare per eleganti sale di ristoranti ed alberghi in notte di Capo d'anno e, non dimentichiamolo, elogiandole in poesia per la sua savizzza. E quando un poeta come Trilussa mette nella bocca di « un vecchio porco » parole che inducono alla riflessione ogni uomo ben pensante, la famiglia dei suini dovrebbe tenerne conto.

E avvenuto invece che i maiali, forse non contenti di aver contribuito a scatenare il conflitto delle nazioni, conclusa le paci di Versailles, di San Germano e del Trianon, hanno ripreso ad avvelenare l'atmosfera di questa travagliata parte d'Europa. Già nell'immediato dopo-guerra, volendo la Repubblica austriaca tenare di restringere l'immigrazione dalla Galizia di elementi sgraditi, la neonata Polonia reagì, minacciando di mandare in Austria meno uova, meno verdura e meno maiali. Il Governo viennese capitolò: pur di assicurarsi gli indispensabili suini, subiva qualunque invasione di uomini. Sopravvenne un periodo di relazioni oltremodo tese fra Varsavia e Berlino, perchè la Polonia voleva riversare i grassi mammiferi anche sui mercati tedeschi. Siamo sinceri: l'abbondanza di suini con la quale il Signore l'ha benedetta, per la Polonia è una nota più che un beneficio, toccandole sì ogni momento di litigare con qualche Stato, a motivo dei « pachyderme domestique, comestible ». Così ha litigato con l'Ungheria e con la Czeco-Slovacchia e l'anno scorso ha dovuto svolgere nuove laboriose trattative con l'Austria.

Anche per l'Austria, infatti, i maiali sono croce e delizia. Settimanalmente la sola Vienna ne consuma 24.000, dei quali 13.000 importati e i rimanenti di produzione nazionale. Poichè i prezzi crescano, i produttori austriaci si sono rivolti per aiuto al Governo, che s'è dichiarato disposto ad accordare dei premi solo per i maiali che arrivano al mercato vivi. Ma degli 11.000 maiali settimanalmente venduti a Vienna finora soltanto 3000 sono arrivati vivi e perciò se il Governo insistesse nella sua decisione, presto si vedrebbero capitare sulla piazza, gruppendo pieni di salute, anche gli altri 8000 suini, col risultato che i prezzi subirebbero un nuovo ribasso. Le obiezioni dei produttori, però, sino ad oggi sono rimaste senza eco: il Governo insiste nella decisione di concedere un premio per i soli maiali vivi e nega che questo possa provocare nuovi tracolli sul mercato.

Del mercato viennese s'interessano oltremodo anche gli allevatori jugoslavi e polacchi. Gli jugoslavi sono in vantaggio, perchè confinando con l'Austria, si aiutano adattando le tariffe ferroviarie; la Polonia, invece, per arrivare qui con i suoi prodotti, deve servirsi d'un buon tratto di ferrovie czeco-slovacche e questo ostacola vuoi la esportazione dei suoi maiali che quella del suo carbone accetta la Czeco-Slovacchia, ad esempio, essendo produttrice di carbone, si guarda sempre dal permettere alle miniere polacche di farle concorrenza sul comodo mercato austriaco). Per meglio tutelare gli interessi dei suoi esportatori di maiali, la Polonia ha da tempo costituito un apposito sindacato che l'anno scorso, all'Aja, ha impegnato l'Austria a importare annualmente 556.000 capi. In altre parole, giorno per giorno, 1550 maiali polacchi hanno il diritto di passare la frontiera austriaca. Sul principio, avendo potuto vender meglio altrove, la Polonia sfruttò il contingente solo per tre quarti; ma appena la Czeco-Slovacchia diminuì gli acquisti, ecco la Polonia invadere il mercato austriaco, rovinandolo. A un certo punto il Governo viennese, non sapendo più come rimediare, tirò fuori questa salomonica disposizione: i maiali macellati importati in Austria dovevano essere forniti con le interiora al loro posto. In apparenza, la misura era di carattere sanitario; in realtà, era invece una maniera molto abile per restringere le importazioni, giacchè nella stagione calda nessun esportatore straniero voleva affrontare il rischio di spedire carni le quali sarebbero indubbiamente arrivate guaste a destinazione. Però molte misure sanitarie prese col pretesto di infezioni sono suggerite — si capisce — da uguali propositi. Comunque la Polonia, aperte nuove trattative, non ha voluto ridurre nemmeno di uno il contingente dei 556.000 capi stabilito all'Aja l'anno scorso.

Dimenticavo di dire che i maiali turbolidano pure i rapporti internazionali della Confederazione sovietica: volendo esercitare il dumping in Europa perfino con i porci allevati dai contadini bolscevichi, il Governo di Mosca tenìò di avviare i relativi trasporti per la Polonia. La Polonia rispose picche, e allora i russi noleggiarono piroscafi con frigoriferi che con pochissima spesa trasportarono a Marsiglia quantità immense di maiali macellati. Ne seguì, manco a dirlo, un tremendo crollo di prezzi in Francia, col risultato che la grande massa dei piccoli allevatori si sentì accendere di sacra indignazione contro i Soviet. Vero è che il ceto medio francese ha, per un po' di tempo, mangiato maiale a buon prezzo: ma chi conosce questa borghesia, sa che non la si converte al bolscevismo accordandole un ribasso di 50 centesimi sopra una cotoletta del « mammifere pachydrime domestique ».

Il fesso.

I grandi cimenti dei campioni del volante

VITTORIA ITALIANA ALLA « CIANO-MONTENERO » AUTOMOBILISTICA

Tazio Nuvolari trionfa a tempo di récord

dopo un accanito duello con il francese Chiron

Il magnifico successo della prova — Enorme folla ha assistito alla emozionante contesa — A Varzi il miglior tempo nel giro — Premoli vittorioso nella categoria di minor cilindrata

Livorno, 3 mattino.

(c. s.) — *Un guidatore italiano su macchina italiana ha conquistato ieri la vittoria nella undicesima edizione della Coppa Ciano. L'eterna lotta fra l'«Alfa», la «Bugatti» e la «Maserati» è stata risolta con un colpo da maestro dal bravo Tazio Nuvolari, che subito dal secondo giro ha dato l'impressione di avere in mano la vittoria. La folla ha compreso che nelle sue mani erano affidate le sorti dei colori italiani e lo ha applaudito, sorretto, incoraggiato, lo ha sospinto quasi alla vittoria.*

Vittoria guadagnata lentamente ma sicuramente, secondo per secondo, su ogni giro, dal dominatore, con forma padronanza di se stesso e del mezzo meccanico. Ma è appunto questo che vogliamo far rilevare prima di ogni altra cosa. Nuvolari non si è lasciato sedurre dal miraggio di lasciare «surplace» i suoi più temibili concorrenti e si è accontentato di mantenerli a quella distanza necessaria per poter essere sempre in grado di rispondere a ogni loro attacco. La lotta con Chiron, risoltasi con la vittoria dell'italiano, ha dimostrato la completezza di quest'ultimo e questo ce la ha anche confermato l'abbraccio del bugattista francese al nostro campione alla fine della corsa; abbraccio che significava il riconoscimento, da parte del vinto, della virtù e della classe del vincitore.

Varzi in ritardo

Ma se la lotta fra i due ha appassionato la folla sino a farla spasimare sull'incertezza dell'esito, non bisogna dimenticare che nella loro scia altri valorosi inseguivano furiosamente anche se la via alla vittoria sembrava loro preclusa. E' doveroso, primo fra questi riconoscimenti, portare alla ribalta Varzi, che ha avuto un inizio brillantissimo, degno della sua fama e della sua classe. Al secondo giro egli conduceva la gara, quando un banale incidente di gomma lo attardava di oltre quattro minuti, quello che bastava per fargli perdere ogni speranza di vittoria finale. Ma il bravo bugattista non abbandonava il suo posto e si gettava all'inseguimento che gli riusciva, è vero, guadagnare qualche posto, ma non bastava per riportarlo fra i primissimi.

Gli uomini che hanno combattuto la battaglia di ieri, commentata dalle precedenti edizioni e resi conseguenti di quello che succede a colui che si lascia trascinare sul circuito livornese dal miraggio di sfruttare più del necessario il vantaggio del mezzo meccanico, hanno compiuto quasi tutti una corsa giudiziosissima per battendo tutti i «records» precedenti.

Pagioli, più di tutti, ha creduto bene di correre in sordina, tallonando con la sua Maserati i due fra i quali la lotta era più aperta, più visibile e, pur non palesandosi minaccioso, egli rappresentava ocultamente un grave pericolo per i due grandi rivali. Un incidente qualsiasi, uno di quegli inaspettati incidenti si non rari nelle classiche livornesi, avrebbe portato alla ribalta di nuovo il guidatore della Maserati. Egli non ha chiesto tutto alla sua macchina, forse sperava che alla distanza si verificasse il fatto nuovo. Ciò invece non è avvenuto, e quando Pagioli si è gettato a capofitto nella lotta era ormai troppo tardi per rimontare lo svantaggio iniziale.

*Crediamo che quanto abbiamo detto per Pagioli valga anche per il barone Compari, che nella seconda metà della corsa ha ingaggiato un duello accanitissimo con lo stesso Pagioli, tanto che al sesto giro, quando appena quattordici secondi dividevano i due contendenti, abbiamo creduto che il «negher» riuscisse nell'impresa. Ma al giro seguente alla sua macchina se ne sarebbe aggiunta un'altra, quella di Conelli

Le altre manifestazioni sportive di ieri

LE BATTAGLIE DEI GIOVANI CAMPIONI DEL CICLISMO SU STRADA

La Lodi-Modena vinta da Catellani a oltre 37 Km. di media

Firpo vince in volata il campionato delle "camice nere,,

La corsa a cronometro

Modena, 3 mattino.

Una folla numerosissima si è assiepata lungo tutto il percorso ed ha seguito con grande interesse la corsa a cronometro Lodi-Modena nella quale i nostri migliori dilettanti hanno fornito una magnifica prova delle loro doti di passisti. Fin dalla partenza a Lodi la folla era numerosa ed ha salutato con insistenti applausi i corridori che sono partiti alla distanza di tre minuti l'uno dall'altro.

Alle 14, con esattezza matematica, parte per primo Grandi Ezio della Nicolò Biondi di Carpi, che si invola velocissimo e scompare presto alla nostra vista. Segue poi Moser della Forti e Veloci di Brescia, indi Roncarati di Bologna, Cipriani dell'Associazione Ciclisti Pratesi, Pedretti dell'U. S. Legnanese e in seguito gli altri. Ultimo è Campari della Velo Sport Reno.

La corsa fin dall'inizio è velocissima ed i corridori hanno dimostrato di essersi ben preparati per una gara di simile importanza e tanto faticosa.

Nelle vicinanze di Piacenza si ritira Moser perchè indisposto; ad ogni modo in questo tratto il più veloce è Olmo che in certi tratti ha tenuto una media di 42 chilometri. La velocità del campione italiano è veramente impressionante, ma poi il magnifico atleta cede e non si riprende che verso la fine. Anche Bovet, sul quale si appuntavano le maggiori previsioni, ha avuto un superbo inizio cui ha fatto seguito un periodo di defaillance. Ma il giovane atleta si è ripreso ed ha continuato con rinnovata lena nell'ultimo tratto. Gli ultimi partiti nei pressi di Fiorenzuola sono stati bagnati da uno scroscio di acque che fortunatamente e durato non breve tempo cosicchè la corsa ha potuto avere esito regolare. Nelle vicinanze di Parma si è ritirato Cimatti perchè colto da crampi allo stomaco.

A Parma, ove era fissato l'unico controllo a firma, le previsioni per la vittoria sono per Catellani, Olmo e Bovet, ma la corsa procede così serrata per parte di tutti i concorrenti che le differenze sono minime, di pochi secondi, solo a quindi il seguito della gara può spostare completamente la classifica. A Parma i concorrenti passano in questo ordine: Grandi alle 16, 27' 30"; Roncarati e Cipriani alle 16, 37'; Pedretti alle 16, 40'; Bovet alle 16, 42' 30"; Moser alle 16, 50' 1/5; Folco alle 16, 50' 4/5; Segato alle 16, 51' 8"; Beltrandi, Erba, Joris alle 16, 58"; Bagagnini alle 17; Carlotti alle 17, 2'; Olmo alle 17, 8' 30"; Censi alle 17, 9' 36"; Scorticati alle ore 17, 12' 30"; Graglia alle 17, 20' 30"; Biagio alle 17, 23' 12"; Catellani alle ore 17, 25'; Canavesi alle 17, 26' 20"; Amoretta alle 17, 27'.

Da Parma a Reggio i corridori tengono un'andatura non molto veloce, ma da questa ultima località fino a Modena, si nota un generale risveglio dell'energia dei corridori e i 25 chilometri sono percorsi a velocità altissima. Una folla numerosa intanto attende all'ippodromo di Piazza d'Armi i concorrenti e l'attesa si fa sempre più viva di mano in mano che si avvicina l'arrivo e giungono le notizie dei concorrenti. Sia ancora svolgendosi la riunione organizzata per l'occasione, quando entra nell'ippodromo il giovane Ezio Grandi, il campione di Modena «Niccolò Biondo», il quale giunge alle 18,10',30", impiegando a compiere i 150 chilometri ore 4.10',30", alla media di chilometri 35,850.

L'annuncio dell'alta media ottenuta dal piccolo corridore solleva grandissimi applausi all'indirizzo del quasi concittadino, che è festeggiatissimo. Ma, subito dopo, giungono altri due corridori. Entrambi battono la media di Grandi. Sono essi Cipriani, che ha impiegato ore 4,7'.57" 3/5, alla velocità di chilometri 36,200, e Bovet in ore 4,4'.6" 1/5 alla media di Km. 36,906.

Gli arrivi si succedono a breve distanza l'uno dall'altro e si comprende subito quali sono i concorrenti che hanno in probabilità di vittoria. Finora nessuno ha battuto la media di Bovet. Ma quando giunge Olmo, Bovet è immediatamente destituito del primato, perchè il giovane corridore della «Ercole Piaggio» di Genova ha tenuto una media di Km. 36,960.

Gli arrivi si succedono ancora ed ecco che giunge come un bolide Catellani di Reggio Emilia, il quale ha percorso i 150 chilometri alla media di 37,400. Quest'ultimo è quindi il vincitore della gara. Egli ha corrisposto ampiamente alle previsioni perchè era ritenuto uno dei favoriti per le magnifiche prove compiute in questi ultimi tempi.

Alle 19.44, sentire concorrenti avevano tagliato il traguardo.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Catellani, in ore 4,0'48", alla media di km. 37,396; 2. Olmo in 4,3'30"1/5 alla media di Km. 36,967; 3. Bovet in 4,4'6"1/5 alla media di km. 36,870; 4. Carlotti in 4,7'27"2/5; 5. Scorticati in 4,7'43"; 6. Cipriani in 4,7'57"2/5; 7. Segato in 4,8'3"2/5; 8. Joris in 4,8'14"; 9. Campari in 4,8'27"3/5; 10. Dabini in 4,9'15"; 11. Guaglio in 4,9'52"; 12. Grandi Ezio in 4,10'50"; 13. Pinazoni in ore 4.11'15"2/5; 14. Magagnini in 4.12'46"1/5; 15. Pedretti in 4.12'47"1/5; 16. Magni in ore 4.12'53".

Seguono altri 8 arrivati. Sono stati sporti reclami contro alcuni corridori.

La gara dei militi

Teramo, 3 mattino.

Teramo ha vissuto ieri la sua più bella giornata sportiva dell'annata con lo svolgimento del campionato nazionale della Milizia. Le superiori Gerarchie, che con alto spirito sportivo e propagandistico hanno voluto affidare alla Legione comandata dall'on. Nicola Forti l'organizzazione di questo campionato nazionale delle «Camicie Nere», possono ben essere contente del risultato ottenuto.

Successo meritato

Giovanni Firpo ha conquistato l'ambito titolo dopo aver gareggiato lungo il percorso con senno e dopo essere apparso senza dubbio uno dei migliori uomini in corsa. Per oltre metà del percorso il vincitore si è mantenuto in seconda posizione senza prodigarsi eccessivamente. Verso Roseto degli Abruzzi si è portato nel gruppo di testa ed è giunto al traguardo con altre fuggitivi: Simoni, Bordoni e D'Achille, che ha battuti con la sua irresistibile volata nell'entusiasmante finale.

Vittoria meritata, dunque, di un atleta che (in tutti i numeri per difendere l'ambito titolo di cui è entrato oggi in possesso. Ma se Firpo ha vinto, un altro atleta deve essere posto, dopo la gara di oggi, all'ordine del giorno: il bolognese Simoni, che è apparso senza dubbio il miglior uomo in gara. Egli ha lottato con quel gran cuore di combattente che lo caratterizza e anche quando la sfortuna gli ha sferrato contro i suoi terribili attacchi, egli ha resistito ed è riuscito a terminare la corsa col primissimi. In volata non ha avuto fortuna. E' rimasto vittima della sua eccessiva combattività ed è stato battuto quando la sua vittoria appariva ormai certa. Anche Bordoni ha compiuto una bella gara e così pure deve dirsi di D'Achille che, malgrado sia stato colpito da due bucature, ha terminato coi primi. Zucchini ha mietuto traguardi lungo l'intero percorso, cedendo solo, evidentemente provato, verso la fine.

La causa della media non eccessivamente alta (Km. 27,436), vanno ricercate nel percorso molto aspro e nel caldo eccessivo che ha torturato i corridori nella dura fatica dall'inizio alla fine. La gara ha avuto un inizio piuttosto lento ma poi è entrata nel suo ritmo normale di battaglia e allora le fasi emotive si sono susseguite. Ottantasei corridori, dei 94 iscritti, hanno preso il «via». Mancavano solo i siciliani che all'ultimo momento hanno disertato la prova. L'organizzazione, davvero ottima, è dovuta alla Legione della Milizia di Teramo e per essa al suo comandante on. Nicola Forti ed al centurione De Cresscenzio, che l'hanno curata alla perfezione.

Le fasi iniziali

Sono le 6.25 precise quando, ultimate le operazioni di partenza, l'on. Forti dà il «via» al numeroso gruppo dei concorrenti. La gara si inizia veloce. Il gruppo dei concorrenti si getta sulla bianca strada abbastanza tortuosa che li condurrà a Mantorio al Vomano ove giungono alle 6.55 e dove Zucchini vince il traguardo a premio. La piccola salita prima del suddetto paese ha lasciato compatto il gruppo che si sgrana invece iniziando la successiva lunga salita che condurrà i corridori a Penne Sant'Andrea. Nessun tentativo di fuga è tentato. Il passo, pure essendo abbastanza sostenuto, non è molto veloce, cosicchè il gruppo è ancora compatto. Prima della vetta Simoni buca e perde vari minuti per la riparazione. Non appena il forte bolognese è a terra i primi scatenano la battaglia e il gruppo si assottiglia sensibilmente.

In testa non rimangono che Stefanelli, Bertone e Marini. E' quest'ultimo che giunge primo alla vetta, vincendo il traguardo a premio di Carmignano. A questo punto Simoni è in ritardo di sei minuti e davanti a lui sono moltissimi concorrenti. Ma il bolognese non disarma e si getta disperatamente all'inseguimento dei fuggitivi. La sfortuna però continua a perseguitarlo ed egli poco prima di Cellino cade a terra per una riparazione, e lo svantaggio sui primi aumenta sensibilmente. Per ora non rientrerà più ed è solo dopo Roseto che egli ricomparirà nel gruppo di testa. Poco dopo Cellino, Murgia, che si è comportato molto bene, cade bruscamente e sfascia la macchina riportando anche varie contusioni che lo costringono al ritiro.

A Roseto degli Abruzzi (Km. 78) Zucchini vince il traguardo a premio davanti a una decina di corridori e poco dopo il combattivo bolognese si aggiudica anche il premio di Giulianova. E' in questi pressi che Firpo si decide finalmente a farsi luce e a portarsi tra i primi. A Giulianova Lalle, colpito da forti dolori viscerali, si ritira e a rappresentare i colori di Roma non rimane che D'Achille. Dopo Civitella del Tronto, dove i primi giungono alle 11.23, la gara entra nella sua fase finale.

La fuga risolutiva

Un tentativo di fuga di Fatticcioni è presto sventato e sono ripresi poco dopo Firpo, Simoni, Bertone, Bordoni e D'Achille che staccano tutti in pianura e si avviano verso il traguardo finale.

A 10 chilometri dal traguardo il passo aumenta e in testa non rimangono che Firpo, Bordoni, Simoni e D'Achille che giungono uniti a 500 metri dallo striscione d'arrivo. Simoni condotto con un passo infernale la volata fino a 200 metri dal poi Firpo, sopravvenendo fortissimo, riesce a portarsi in testa e a tagliare il traguardo prima del bolognese che viene anche rimontato da Bordoni. All'arrivo grande entusiasmo per il vincitore e per i forti vinti.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. *Firpo Giovanni*, alla ora 12.30'50", coprendo in ore 6,5' il percorso di 165 km., alla media di km. 27.436.

2. *Bordoni Adolfo* di Bologna, a tre macchine; 3. Simoni Aleardo di Bologna a due macchine; 4. D'Achille Giulio di Roma; 5. Zaccardi Saverio di Pesaro, tutti nello stesso tempo.

6. Tempioni Alberto di Napoli alle 12.32'; 7. Bertone Remo di Varese, alle 12.35'50"; 8. Melini Ettore di Firenze; 9. Babini Gaspare di Bologna, 10. Stefanelli Remo di Terni. 11. Fatticcioni Giulio di Firenze. 12. Viani Francesco di Lodi; 13. Bianchi Angelo di Varese; 14. Diodato Mario di Pescara, tutti nello stesso tempo; 15. Neri Marcello di Firenze, alle 12.36'10". 16. Ribuli Mario di Cremona, 17. Argenti Lionello di Terni. 18. Gulli Francesco di Lodi. 19 Neri Colombo di Firenze. 20. Paolini Romolo di Ancona, tutti nello stesso tempo; 21. Mancinelli Giovanni di Perugia alle 12.36'45", 22. Antonucci Domenico di Pescara. 23. D'Adamo Ercole di Schio, 24. Marini Raimondo di Cagliari, 25. Mariani Achille di Chieti. 26. Bruneri Luciano di Perugia. 27. Antiffora Alessandro di Foggia. 28. Filippetti Amelio di Pesaro. 29. Capri Carlo di Alessandria. 30. Neri M.-di Firenze. 31. De Tommasi Mario di Rieti. 32. Tardioli Silvio di Civitavecchia. 33. Fusi Giulio di Perugia. 34. Mischianti Erasmo di Perugia; 35. Siressa Mosè di Cagliari. 36. Serra Michele di Cagliari. 37. Ranieri Nicola di Bari tutti nello stesso tempo; 38. Magrini Filomiro alle 12,46'; 39. Bruschi Emilio di Piacenza. 40. Guarducci Umberto di Perugia. 41. Semprini Mario di Forlì tutti nello stesso tempo; 42. Zucchini Armando di Bologna alle 12.48'. 43. Luzzi Nazareno di Pesaro; 44. Spigo Luciano di Cagliari alle 12.48'. 45. Salvi Antonio di Cremona; 46. Pepe Nicola di Taranto alle ore 12.52. Seguono altri in tempo massimo.

Lacquehaye e Faucheux vincono a Buffalo

Parigi, 3 mattino.

Al Velodromo di Buffalo si è svolta ieri la classica «ruota d'oro». 100 chilometri dietro motori, alla quale hanno partecipato otto concorrenti. Grassin ha preso per primo il comando, ma verso il ventesimo chilometro veniva superato da Lacquehaye il quale rivinceva e mantenevasi al comando per tutta la corsa a vincere in modo molto brillante. Nella «poule» internazionale di velocità le quattro prove, i due italiani Piani e Bergamini hanno conquistato rispettivamente il secondo e il terzo posto dopo una lotta molto accanita con il francese Faucheux. A questa gara partecipava anche l'italo-americano Matteini il quale, a dire il vero, ha deluso alquanto gli spettatori. Egli non ha potuto fare altro che dassi. fiorasi in coda. Ecco i particolari:

Ruota d'oro. — 1° Lacquehaye in ore 1, 21'. 9". 1/5; 2° Sausin a 40 metri; 3° Moeller a 200 metri; 4° Limart a 400 metri.

Poule internazionale di velocità. — 1° Faucheux 4 punti; 2° Piani 5 punti; 3° Bergamini 7 punti; 4° Matteini 8 punti.

Per i campionati del mondo

La sistemazione del velodromo di Copenaghen

Copenaghen, 3 mattino.

Il Velodromo del «Dansk Bicycle Club», al quale saranno luogo i campionati del mondo di velocità e di mezzo fondo dietro motori, è situato a Ordrup, un sobborgo ad otto chilometri dalla capitale.

La pista, in cemento armato, sviluppa 360 metri ed è larga circa otto metri. Le curve sono sopraelevate di 38 gradi. Il «Dansk Bicycle Club», ha speso 200 mila corone per modernizzare il Velodromo che si presenta oggi in uno stato superbo e che permetterà certamente lo svolgersi regolare di tutte le prove.

La riunione modenese

Modena, 3 mattino.

In occasione dell'arrivo della Lodi-Modena, si è svolta ieri una riunione ciclistica in pista, che ha dato i seguenti risultati:

Prima prova velocità dilettanti: 1. Borsari; 2. Cignoli; 3. Bobbi; 4. Oppi.

Australiana insegnimento: 1. Guerra, in 13'6", alla media di Km. 42,300; 2. Binda, in 13'53"; Mara e Piemontesi si ritirano per foratura.

Seconda prova velocità dilettanti: 1. Borsari; 2. Oppi; 3. Cignoli; 4. Bobbi. - Classifica. 1. Borsari, punti 8; 2. Cignoli, punti 5; 3. Oppi, punti 4; 4. Bobbi, punti 3.

Gara eliminazione professionisti: 1. Tassalli; 2. Grandi; 3. Binda Albino; 4. Mara.

Individuale professionisti: 1. Guerra, con punti 23; 2. Piemontesi, punti 18; 3. Mara, p. 13; 4. Binda Albino, p. 12.

Le corse al trotto a Villa Glori

Roma, 3 mattino.

Premio Marcantonio (L. 3000, metri 2000): 1. Angelone Zoncect (D'Ettorre) di G. Giovannai; 2. California; 3. Romolo Tolvuk. Tempo 3' 9" 2/5. Totalizzatore: L. 6,50; L. 25,50; L. 6; L. 8,50.

Premio Costantino (L. 4000, m. 1720): 1. Bronte (Bisi) di U. Bisi; 2. Aida II; 3. Gina Garner. Tempo 2' 31" 1/5. Totalizzatore: L. 12; L. 35; L. 5,50; L. 6; L. 6.

Premio Giulio Cesare (L. 5000, metri 1700): 1. Aquila (Guzzinati) di Giuseppe Guzzinati; 2. Cupido; 3. Malacosta. Tempo 2' 28" 1/5. Totalizzatore: L. 153; L. 34,50; L. 31; L. 12.

Premio Augusto (L. 4000, m. 2120): 1. Philip (Bassani) di U. Vecchiet; 2. Bisagno; 3. Valentino. Tempo 3'. Totalizzatore: L. 15,50; L. 48,50; L. 8,50; L. 10; Lire 17,50.

Premio Maresciallo Diaz (L. 10.000, m. 2420): 1. Capricorno II (Franchini) di Scuderia Pianinia; 2. Patroness; 3. Rose Mc. Gregor. Tempo 3' 27" 3/5. Totalizzatore: L. 10; L. 24; L. 8; L. 6.

Premio Marco Aurelio (L. 4000, metri 2000): 1. Mar Nero (Pecori) di L. Amadio; 2. Adamo; 3. Amor che terra. Tempo 3' 2". Totalizzatore: L. 184,50; L. 170; L. 22; L. 18,50; L. 13.

Premio Reipione (L. 3000, m. 2000): 1. Carnaco (Quadrelli) dell'Ing. N. Bianchi; 2. Peer Gynt; 3. Amerigo Vespucci. 3' 5" 1/5. Tempo 16. Totalizzatore: Lire 7,50; L. 9,50; L. 9.

Le corse al galoppo di Varese

Varese, 3 mattino.

Premio Stadio (L. 5000, m. 1000): 1. Mieravalle; 2. Ulrika Eleonora; 3. Zanna. Lungh. 3; 1; 1. Totalizzatore: L. 68, 28, 11.

Premio Ministero Agricoltura e Foreste (L. 4500, m. 1000): 1. Lycoride; 2. Tropaeolum; 3. Famitus. Lungh. 3/4; 1; 3/4. Totalizzatore: L. 15; L. 10; L. 13,50.

Premio Gallarate (L. 5000, m. 1500): 1. Ceronella; 2. Galliera; 3. Simca Mennil. Lungh. 2; 1; 1. Totalizzatore: L. 18; L. 9; Lire 8.

Premio Criterium (Lire 15,000, metri 1000): 1. Odenigo di Gubbio; 2. Hiran; 3. Tiberio. Lungh. 6 facili. 1 lung.; lunghezza 1/2. Totalizzatore: L. 7,50; L. 7; L. 12.

Premio Campigli (L. 5000, m. 1600): 1. Riffo; 2. Diarcadia; 3. Ildegarda. - Corta testa, incollatura, 6 lungh. Totalizzatore: L. 16; L. 7,50; L. 8,50.

Premio conte Cicogna (L. 5000, metri 2200): 1. Lando; 2. Arbio; 3. Alamo. Incollatura, 3/4 lungh., 2 lungh. - Totalizzatore: L. 64, L. 12, L. 8, L. 14.

Premio Gavirate (L. 5000, m. 1000): 1. My Land; 2. Patanella; 3. Luce Radiosa. 1 lung., 3 lungh.; 1 lungh. Totalizzatore: L. 24; L. 11, L. 10.

Lotta

I bolognesi si ritirano dinanzi ai milanesi per un verdetto errato

Milano, 3 mattino.

L'incontro di rivincita tra le squadre di lotta del G. R. Mussolini Sempione e della Bologna Sportiva, è terminato dopo cinque «matches» col ritiro della Bologna Sportiva conseguito ad un verdetto errato.

Il primo match aveva opposto i pesi piuma Langhi (G. R. Mussolini) e Bartolini (Bologna Sportiva), che era terminato col successo di misura ai punti del milanese. Poi la «Mussolini» aveva conseguito una seconda vittoria grazie al medio-leggero De Filippi che aveva alterrato Battistoni in 12' 10". Nella categoria dei medio-massimi i milanesi ottenevano il loro terzo successo consecutivo perchè Gruppioni soccombeva ai punti di fronte a Gaia. Si aveva poi la rivincita della «Bologna Sportiva» che faceva affidamento, per ottenere il successo, sugli ultimi combattimenti. Il peso-massimo Malossi batteva Brambielli in 6' minuti per ponte schienicato.

A questo punto i bolognesi avevano quindi una sola vittoria contro tre dei milanesi; per costoro sarebbe bastata un nuovo successo per vincere la maggioranza dei sette matches. A questo successo che non venne dato dal pesante Croci, contro Alvisi, pensarono due dei tre giudici a offrirlo con un verdetto sbalditi. Alvisi aveva vinto perchè più aggressivo e Croci, anche quando contrapassava, subiva ugualmente la superiorità del rivale. In segno di protesta contro la parzialità dei giudici il rag. Potazzini, dirigente della «Bologna Sportiva», decideva il ritiro della sua squadra la quale, non per colpa propria, aveva visto svanire la possibilità di prendersi una rivincita della sconfitta subita a Bologna per 4 a 3 nello scorso anno.

Calcio

Le squadre Uliciane ad Alba

Alba, 3 mattino.

Torneo Ulic. — Dopolavoro Calissano batte Canalensis Velox 4 a 3. Causa il cattivo tempo venne rinviata la partita Giovani Calciatori contro Paolo Fin. Classifica generale del torneo a tutto oggi: Dopolavoro Calissano 2 partite, 4 punti; Kino Boys 2 partite, 4 punti; Canalensis 2 partite, 0 punti; Paolo Fin 1 partita, 0 punti; Giovani Calciatori 1 partita, 0 punti.

Jugoslavia-Cecoslovacchia 2-1

Ginevra, 3, mattino.

La Jugoslavia ha battuto ieri in un incontro calcistico a Belgrado la Cecoslovacchia per 2 goals ad 1.

Tamburello

Sampierdarenese-Empolese 19-10

Genova, 3, mattino.

Un pubblico imponente, come da tempo non si vedeva alle manifestazioni di tamburello, ha gremito ieri lo Stadio di Cornigliano per la importante partita fra i campioni liguri e toscani.

L'interesse dell'incontro era dato dalla presenza nelle due squadre di alcuni fra i più reputati campioni nazionali, quali Canova, Tasca e Toffoli. Il match è riuscito una lotta accanita e appassionante che ha tenuto il pubblico al più acceso entusiasmo. In un primo tempo i toscani prendevano l'iniziativa del gioco grazie al magnifico comportamento di Zago e Toffoli; in seguito però i campioni liguri, particolarmente per la grande giornata dell'ovadese Tasca, sferravano una serrata offensiva. Per 16 giochi la partita ebbe un andamento equilibrato, con fasi di gioco brillantissime. La Sampierdarenese con un serrato spettacoloso press il predominio sugli avversari, cosicchè la partita si concludeva con la vittoria dei campioni liguri per 19 a 16. Ottimo arbitro il sig. Emilio Ippaliti del Dopolavoro di Genova.

Sampierdarenese: Canova, Tasca, Cardona I, Ottonello I.

Gruppo tamburellistico Empolese: Toffoli, Zago, Pettazzi e Romboli.

Alpinismo

La scuola di sky d'alta montagna

A pochi giorni di distanza dal primo annuncio del corso estivo di sci che il giornale *La Montagna* di Milano farà svolgere dal 9 al 16 agosto al rifugio Monte Livrio (m. 3117), le iscrizioni sono già abbondantemente coperte per cui gli organizzatori sono venuti nella determinazione di fare un secondo turno dal 16 al 23 agosto. Istruttore sarà sempre Mario Bernasconi, il quale si prepara già in questi giorni a ragginngere i ghiacciai dell'Ortler per provvedere sul posto ai preparativi necessari all'accoglimento degli allievi.

Il lusinghiero successo incontrato da questa iniziativa del giornale *La Montagna*, si traduce anche nei numerosi consensi giunti da enti e personalità. Fra gli iscritti figurano anche tre alpinisti tedeschi del Deutscher Turnverein, di Berlino; ciò dimostra quale attrattiva abbia esercitato il corso anche fuori d'Italia. Numerose sono le iscrizioni di sciatrici.

Il primo turno comprende, infatti, sei giovani alpinisti di Venezia, Bergamo e Milano.

L'ottima condizione delle nevi e dei ghiacciai fanno presagire la piena riuscita delle esercitazioni ed escursioni, che verranno fatte eseguire agli allievi, inoltre vivissima è l'attesa nell'ambiente alpinistico e sciistico italiano per questa iniziativa, dalla quale la tecnica dello sci trarrà indubbiamente notevolissimi vantaggi e verrà dimostrato come anche in piena estate sia possibile dedicarsi a questo magnifico sport, con la stessa intensità consentita dalla stagione invernale.

L'apertura della caccia

L'augurio dell'on. Salvi ai cacciatori

In occasione dell'apertura della caccia l'on. Salvi ha rivolto ai cacciatori italiani il seguente saluto:

«9 agosto. Ai compagni di passione: in bocca al lupo! Prenderemo tutti il fucile in quel giorno ed i primi spari forieranno tutti insieme una grande salve d'onore che porterà al Duce sulle ali della nostra passione la nostra riconoscenza. Egli, confermandoci la sua qualità di cacciatore, mi ordinò di rimettergli la tessera. La sua tessera porta il numero, uno; ed egli è pertanto anche qui il nostro Capo.

«Cacciatori! La legge Acerbo è un monumento verso il quale dobbiamo tutti guardare. La Commissione Venatoria Centrale ha lavorato per voi con vero e cosciente amore, ed in tutto si è ispirata al concetto fondamentale della legge che è quello di darsienare agli interessati la difesa dei propri interessi. La carta delle zone venatorie è stata fissata nelle sue linee generali, giusta quanto la scienza e l'esperienza ci indicavano, e si è tenuto il debito conto di tutti i «desiderata» pervenutici quando questi apparivano guidati da vera e sana «coscienza».

«Alle Commissioni Provinciali Venatorie è stato lasciato il compito di proporre quelle modificazioni di dettaglio che solo l'esatta conoscenza delle località può ispirare. E sulla base di date delimitazioni, è stato formulato il calendario venatorio per le date di apertura. Il Regolamento per l'applicazione della legge è allo studio ed insieme ad esso usciranno i Decreti riguardanti le date di chiusura.

«S. E. il Ministro dell'Agricoltura e Foreste e l'onorevole Commissario del C.O.N.I. si interessano personalmente dei problemi della caccia, e la Federazione vi ha già dimostrato di avere un cuore che batte in pieno accordo col vostro. Orbene, a voi adesso il dimostrare che la nostra è una vera e propria collaborazione generale. Se una legge come la nostra dovesse veder basata la sua osservanza solo sopra la vigilanza e la repressione da parte degli organi a ciò destinati, noi dimostreremmo davvero di esserne immeritevoli. Occorre che i cacciatori sani, i cacciatori onesti, i veri cacciatori diventino essi stessi difensori della legge e perciò dei propri interessi. Ad ogni modo, l'ho già detto: è uscirà immediatamente dai nostri ranghi chiunque si dimostrerà indegno di farne parte. E la vera prova del fuoco quella di quest'anno, ma io sono sicuro che ne usciremo con onore.

«La rinnovata coscienza nazionale che è opera del Fascismo ci rivelerà certamente nella tradizionale maschia fierezza del cacciatore italiano una delle sue più belle ed evidenti espressioni».

Il varo di un yacht a Genova

Genova, 3, mattino.

Ieri mattina nello specchio prospiciente Sturla è stato varato il piccolo yacht da regata «Mizar», costruito dai cantieri fratelli Mostes di Sturla per conto del sig. Veronese. Il «Mizar» appartiene alla serie internazionale «Dinghies» di 12 piedi.

La corsa dell'U. S. Valle Strona vinta dal torinese Astrua

La classica prova dilettantistica dell'U. S. Valle Strona, è stata quest'anno resa più dura dalla pioggia caduta insistentemente per quasi tutta la durata della gara. La selezione è stata severissima, e dei 25 partiti solo una quindicina hanno compiuto la dura fatica ad una media oraria notevole, tenuto conto delle pessime condizioni stradali. Austra, Bonino e Caudana, unitamente a Tonetti, Piretta e Bonino, sinchè quest'ultimo rimase in gara, sono stati i protagonisti della vivace contesa, che si è risolta in volata a favore di Astrua, giunto a ridosso di Piretta, il quale venne dalla Giuria retrocesso in seconda posizione per avere beneficiato di una intempestiva, e forse indesiderata, spinta di Caudana.

La partenza venne data alle 14,30. Il gruppo, guidato da Bonino, si lancia verso Gattinara. Un incidente di macchina ad Astrua nei pressi della Batina, ravviva l'andatura, ma con un magnifico inseguimento il torinese si riporta in gruppo nei pressi di Gozzano. La Cremosina è scalata a forte andatura da quindici corridori guidati alternativamente da Bonino e da Astrua, che si aggiudica il premio di traguardo. A Borgosesia il gruppo di testa è ridotto a sole undici, e fra i ritirati notiamo Vercellone e l'ultimo Bonino, vittima di una caduta.

Alle 17,36 Caudana vince il premio di traguardo a Croce Mosso, mentre a Valle Mosso è in testa sotto la salita di Pianezze opera la selezione decisiva. Astrua è primo a Banchette e fugge velocissimo verso Biella. A Pollone il leader transita alle 18,16 seguito a cento metri da Bonino, Tonetti e Piretta. Il bielle si incita i compagni alle spalle e a Chiavazza raggiunge il fuggitivo. A Vigliano ritornano Piretta e Tonetti, e l'andatura calma permetterà ad Oleggini di ricongiungersi ai fuggitivi.

La volata è disputata da Piretta, Astrua, Oleggini, Tonetti, Bonino e Caudana, che tagliano il traguardo nell'ordine, seguiti ad un minuto da Mora, Agnolini e Botto.

Ottima sotto ogni aspetto l'organizzazione. Folla numerosissima e disciplinata, lungo tutto il percorso quanto al traguardo di partenza e d'arrivo. Ecco l'ordine di arrivo ufficiale:

1. *Astrua Battista*, S. C. Vigor di Torino, che ha impiegato a coprire i 132 Km. del percorso ore 4, 32'; 2. Piretta Michele, U. S. Pro Dronero; 3. Oleggini Mario, U. S. Novarese; 4. Tonetti Rinaldo, G. S. Chatillon; 5. Bonino Ferdinando, U. S. Valle Strona; 6. Caudana Luigi, U. S. Pro Dronero, tutti in gruppo; 7. Mora; 8. Agnolini; 9. Botto; 10. Actis; 11. Sappino.

La Coppa Valle Strona viene assegnata, per quest'anno, alla U. S. Pro Dronero; la Coppa Zignone alla U. S. Valle Strona.

Perales vince il Circuito di Stradella

Stradella, 3 mattino.

Ottimamente organizzata, si è ieri svolta sul noto «Circuito di Stradella» una corsa ciclistica che ebbe 42 partenti e che ha dato il seguente risultato: 1. Pernice Giovanni, che compie i 44 Km. del percorso in ore 1.17', alla media oraria di Km. 34,100; 2. Cignoli Cesare, a due macchine; 3. Guarnoni Piero, a ruota; 4. Poggi Guglielmo; 5. Tirelli Emilio; 6. Valle Rino; 7. Marini Lino; 8. Ferri Remo ed altri 20 a pochi minuti di distanza.

La «Coppa Sant'Anna» vinta da Cornetti

Alba, 3 mattino.

Ottimamente organizzata dalla Società Sportiva Corneglianese e coll'intervento del Commissario dell'U.V.I. Carlo Miglio, si è disputata la Coppa Sant'Anna, su un percorso di Km. 78, che ha riunito alla partenza un gruppo di 40 concorrenti di quarta categoria.

Fin dall'inizio la corsa ha assunto un tono vivacissimo, tanto che al culmine della salita di Sommariva Perno, a soli quattro chilometri dalla partenza, Cornetti, Galotti e Alessandria Umberto hanno già un lieve vantaggio. Essi sono inseguiti da un gruppo ridotto, guidato da Della Valle e Paganini. Presso il bivio di Ceresole d'Alba fuggitivi e inseguitori si ricongiungono, in modo che ventisei corridori transitano insieme. Essi sono seguiti a 500 metri dai ritardatari.

Ora è in testa Fechino di Bra, che tira come un dannato, tanto che a Bra il gruppo di testa si riduce a una decina di uomini. Siamo appena fuori della città, dalla discesa che porta al ponte di Cherasco, quando Cornetti, con forte strappo inizia la fuga. Prima che il gruppo si decida a organizzare l'inseguimento Cornetti ha già un centinaio di metri di vantaggio. Merlo tenta bensì di raggiungerlo, ma invano, mentre Alessandria, che ha sbagliato la scelta del rapporto, perde continuamente terreno.

La dura salita di Cherasco è superata da Cornetti con facilità sorprendente, seguito da Paganini, Della Valle, Merlo, Perina, Galotti e Grosso nell'ordine. Un urlo che offre una bottiglia d'acqua a Della Valle è causa della sua squalifica. Peccato, perchè Della Valle avrebbe procurato certamente delle noie al vincitore.

La discesa di Narzole ci fa registrare un netto distacco fra il fuggitivo e gli inseguitori di due minuti. Sulla salita di Barolo, lunga quattro chilometri, Alessandria ha una ripresa spettacolosa; supera ad uno ad uno parecchi degli inseguitori, mentre Cornetti sta per ultimare la sua fatica. Infatti lo storico castello della Volta di Barolo segna l'inizio della discesa che porterà il fuggitivo indisturbato fino al traguardo di Cornegliano d'Alba, con un vantaggio di circa tre minuti, fra l'entusiasmo della folla.

Al Gallo di Grinzane, finalmente, Alessandria ha raggiunto il gruppo degli inseguitori formato da Massola, Perina e Grosso e accenna alla sua volta a fuggire, quando la sua ruota anteriore urta con quella posteriore di Massola. La ruota è malconcia, ma il giovane campione della «Dronero» riesce a mantenersi in gruppo, pur dovendo, al traguardo, rinunciare alla volata. Quantunque le strade fossero pessime per l'abbondante pioggia, che col vento ha ostacolato non poco i corridori, si registra una media di 34,300 Km. all'ora. Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Cornetti Giuseppe, di Torino, del G. S. Porta Palazzo, in ore 2, 28'; 2. Perina Guido, della Vigor di Torino, in 2, 28'; 3. (in gruppo collo stesso tempo del secondo): Massola Giuseppe di Cherasco, dell'U. S. Cheraschese; 4. Alessandria Umberto, della Pro Dronero; 5. Grosso Felice, dell'Ausonia di Torino; 6. Martino Gabriele, dello Spa, di Sanfrè, in 2, 29'; 7. Farca Vincenzo, dello S. C. Galvani di Torino; 8. Paganini Vittorio, della Pro Dronero di Alba; 9. Alessandria Michele, della Braidese di Alba; 10. Bersanini Attilio dell'Ausonia di Torino; 11. Piatto Eugenio, dello Spa, di Sanfrè.

CRONACA CITTADINA

Il magnifico successo dei treni popolari

Seimila torinesi in Liguria e in Val d'Aosta

Giornata di sana allegria nonostante il maltempo — Operai, donne e bambini a lieto simposio sui sei convogli — L'anelito verso il mare e la montagna e il ritorno tra suoni e canti

La prima domenica dei treni popolari istituiti dal Governo fascista allo scopo di offrire in mezzo alla parte più numerosa della popolazione — quella che di solito non si può permettere il lusso di viaggiare — di distrarre per una giornata lo spirito affaticato dall'intenso e duro lavoro quotidiano sulle zolle ai mari e ai monti a minissima spesa, ha dato il risultato che sino dal primo annuncio dell'iniziativa fu facile prevedere. Migliaia di cittadini, di lavoratori, soli o con la famiglie, sono accorsi alle stazioni a prendere posto sui convogli, e questi sono partiti tra l'allegro ripetersi da un capo all'altro dei saluti e delle risate caratteristiche delle comitive numerose e composte di gente alla buona, che non ha preoccupazioni di eleganza o di ausiliega.

La pioggia — d'altronde benefica per la campagna riarsa dalla lunga siccità — ha impedito che le gite si svolgessero secondo il piano preordinato; ma essa non è valsa a sopprimere il buon umore dei giganti, i quali, dopo i primi segni di malcontento, si sono adattati alla situazione, animando i loro discorsi con tutto il brio proprio dei nostri concittadini. Neppure il maltempo, quindi, ha potuto guastare la festa.

All'infuori dell'episodio meteorologico, rimane l'indiscussa opportunità dell'iniziativa, il cui significato sociale è stato apprezzato al suo giusto valore da coloro stessi che ne hanno beneficiato e ancora ne beneficieranno. Nessuno dei Governi del passato regime aveva mai neppur solo pensato a far partecipi i lavoratori di benefici di cui erano soliti prima d'ora godere solo gli appartenenti ai ceti forniti di beni di fortuna. Il Governo fascista ha rotto anche questa tradizione, mettendo tutti i cittadini, senza distinzione di classe sociale, in grado di visitare le regioni più belle del Paese. E questo hanno riconosciuto ieri i giganti torinesi avviati alla Riviera e alla più suggestiva tra le valli piemontesi con l'animo riconoscente e lo spirito aperto a inusitate sensazioni di svago e di bellezza.

I quattro treni per la Riviera

Ad accontentare tutti, quattro treni non sarebbero bastati, e neanche otto. La Direzione delle Ferrovie ha fatto l'impossibile per accogliere il maggior numero di richiesti: a un certo momento, però, ha dovuto chiudere gli sportelli, non perchè le cose fossero andate male, ma perchè erano andate troppo bene. Lo dimostra, tra l'altro, la promessa di una nuova gita per Savona-Albenga che avrà luogo domenica prossima. Il gr. uff. Edilio Ehrenfreund, Capo del Compartimento ferroviario — coadiuvato dal comm. Monzeri e dal dott. Germena — ha favorito, con intelligente e pronta larghezza, l'iniziativa dei treni popolarissimi, e tutto si è svolto nel miglior modo. Ottimo collaudo del personale e dei mezzi, questa prima domenica.

Quanta gente ha trepidato, ieri mattina, guardando il cielo; ma il cielo non ha avuto pietà ed è rimasto grigio, imbronciato, da Torino alla Riviera. Incertezze, timori, speranze; e il volto sempre eguale: freddo, uggioso. Affrontare cinque ore di viaggio per raggiungere il Tirreno — una domenica d'agosto — e trovare il mare torbido, può sembrare un cattivo scherzo. Il tempo ha giocato ai torinesi questo scherzo e i torinesi non hanno avuto altro sfogo che di rivolgere al cielo, senza economia, tutti gli aggettivi e le interiezioni che il dialetto fornisce.

I quattro treni che hanno lasciato ieri Torino per Savona-Albenga hanno raccolto viaggiatori di ogni classe. Non erano treni uniformi, tutti gremiti di bimbi o di sportivi, o soltanto di studenti o di soldati; non erano le solite comitive dei convogli «speciali», che partono all'alba infiorate e cantate per tornare a notte insonnolite e stanche. C'erano bimbi, vecchi, giovani, famiglie intere; non una sola categoria di persone: un po' tutta Torino, dalle classi operaie a quelle borghesi. Tremilacinquecento persone, contando i biglietti speciali; almeno centinaia in più, se si pensa che un gran numero di viaggiatori non ha saputo rinunciare agli allettamenti della gita e ha preso posto sul quarto treno o su altri con biglietto ordinario.

Nel treno «azzurro», su cinquecento passeggeri di terza classe, i litanti a prezzi popolarissimi non erano più di 150. Ma il treno «azzurro» è stato il treno dei pigri: ha lasciato Torino alle 8.15 per giungere ad Albenga alle 14 circa. Gente che voleva godersi il mare ma senza sottoporsi a una levataccia, senza rubare un'ora al sonno consueto. Visi freschi, infatti, sul «treno azzurro», di gente che non ha fretta, e serenamente sa rassegnarsi alla eventualità di trascorrere un pomeriggio senza sole.

La folla a Porta Nuova

Grande folla a Porta Nuova, fin dalle quattro: abbigliamenti con pretese marinaresche e insieme, con grande disinvoltura, calzettoni a maglie, da montagna. In compenso, a dar l'aria balneare, erano numerosi quei berretti da cuoco che i marinai americani hanno diffuso nelle spiagge di tutto il mondo.

Prima del treno «azzurro», erano partiti, in perfetto orario, il treno «bianco» alle cinque, il treno «rosso» alle sei, il treno «verde» alle sei e mezza. Verso le dieci, il primo convoglio popolarissimo toccava Albenga, e tra le 11 e le 14 lo seguivano gli altri treni. Così treno «azzurro» sono partiti per Laigueglia i bimbi dell'Assenza Cooperativa, qualche centinaio, in vetture riservate, equipaggiatissimi di valigie e di vettovaglie. Sono bimbi che vanno alle Colonie marine. Anche essi danno un'idea della folla: cento bimbi che vanno al mare voglion dire quattrocento persone che li accompagnano al treno, e infiniti indirizzi, affidati alle persone che accompagnano i partenti, perchè diano spesso notizie.

Il treno parte. Per quanto il cielo prometta pochissimo, ci sono ancora quelli che sperano.

Treno popolarissimo davvero. Una buona aria di famiglia modesta, che si divertirà spendendo poco; gente sana, serena, garbata. Anche i ragazzi sembrano più buoni del solito. In ogni angolo c'è una mamma che li sorveglia e li tiene quieti. Coppie di fidanzati qua e là, una assennata e composta. Forse è la melanconia sottile del cielo opaco che mitiga la gioia, forse è il timore di non godere quanto si era sperato. Qualche fanciulla che si ripromette un bel tuffo nel mare guarda l'orizzonte come un nemico personale, ma se appena distoglie l'occhio dal finestrino, torna a sorridere fiduciosa e serena.

I bagagli hanno l'aspetto precario e modesto delle scampagnate: pacchi voluminosi coraggiosamente involti in un giornale, vecchie scatole da scarpe assunte al ruolo di valige, flaschi, bottiglie, panini. C'è una franca e lieta semplicità di gusti, di desideri, di abitudini. Nessuna delle ragazze che hanno pagato sedici lire per 375 chilometri di viaggio, pensa a darsi l'aria della avventuriera elegante, a fumare sigarette esotiche, a saranocchiare donbons. Si fumano, al più, le consuete pallide «Macedonia» e si mangia pane e salame con buon appetito.

Sotto la pioggia

Il sole, lo vedremo? sfil ottimisti dicono di sì; intanto, a Trofarello, le nubi si infittiscono; a Dra, dopo illusori chiarori, il cielo nero si solida: a Basìa cade qualche goccia; a Ceva comincia a piovere sul serio; a Savona piove più forte. Gli ottimisti diventano meno numerosi. Andiamo avanti verso il mare. I ferrovieri sono una miniera di buoni consigli; cortesi con i giganti, si prodigano in ammonimenti e notizie: non scendere alle fermate, non sporgersi nelle gallerie, assicurarsi che gli sportelli siano ben chiusi. E i giganti ringraziano con un sorriso.

Il treno, allegro e gocciolante, fila oltre le Provincie piemontesi, Oltre Savona — tutti lo sanno — e la collana delle nostre spiagge più belle. Peccato che manchi il sole a farle brillare. La terra è forata dalle pozzanghere, le piante gocciolano, l'aria è umida. Dietro i cancelletti delle stazioni, oltre le lirci alunie, i villeggianti, in abito balneare, guardano con aria avvilita. Pantaloni bianchi, calze rovesciate, cappelli di paglia sembrano una derisione. Non sapendo cosa fare, i bagnanti lanciano qualche occhiata ai treni, con aria di dispetto, come se il cattivo tempo l'avessimo portato noi. Ma la superiorità del villeggiante stabile sul visitatore domenicale, è scomparsa: tutti, vecchi e nuovi ospiti della Riviera, si scambiano sguardi afflitti e pensierosi.

A Voltri, la pioggia assume il carattere di un temporale: lampi e tuoni degni di un terzo atto drammatico. A Spotorno, qualche ventata spazza i piovaschi, ma per poco; a Finale siamo daccapo: la pioggia riprende più tenace. Alla fine, tra Pietraligure e Loano, un po' di chiarore, uno squarcio nelle nubi. Ad Albenga non piove più; il cielo, però, è irrimediabilmente fosco e resterà così tutto il giorno.

L'appetito non manca. A mezzogiorno preciso, tutti disfanno involti e borse per il pranzo: larghe fette di carne fredda che in altra occasione avrebbero avuto una mediocre fortuna, sono consumate con simpatica energia.

Da Albenga ad Alassio

Tra Savona e Albenga, il grosso dei giganti si disperde. A ogni stazione, dalle vetture si allontanano in furia gruppi numerosi. La possibilità di scendere e ripartire prima del capolinea è largamente sfruttata: tutte le cittadine liguri ospitano una colonia di torinesi. Chi scende prima ha, tra l'altro, il vantaggio di guadagnare qualche ora sui tempi previsti per le varie coppie di treni. Per amore dei contrasti, ci sono invece molte persone che vanno oltre. All'uscita dalla stazione di Albenga, un servizio di automobili offre, per due lire, una gita fino ad Alassio. E le automobili partono gremite verso la spiaggia famosa. Può darsi che ad Alassio sia chiuso. Si tenta la fortuna con la tenacia di speculo del giocatore in «quinze» che punta su una carta le ultime cento lire. Ma — pensano i giganti — fatti 187 chilometri in treno, facciamone altri sette in automobile. E lasciano Albenga senza rimpianto, proprio quando la pioggia sta per cessare.

Povera, piccola Albenga che non riesce a sostenere il confronto con la sua grande rivale. Ad Alassio è in patuglia di punta dei primi treni. E gli altri? Chi si sperde per la riva approfittando del chiaro che torna, chi si accampa nei caffè, chi bivacca nei prati. Alle cinque del pomeriggio, i torinesi ad Albenga sono pochi: senza riguardo alla simpatica ospitalità, senza gratitudine verso i trattori per i prezzi veramente onesti offerti alle comitive popolarissime.

Tutti si ritrovano più tardi sul quarto treni del ritorno. Il treno «bianco» lascia il capolinea alle 18.8, raccoglie lungo la via i giganti dispersi all'andata, e, alle 19,25, tocca Savona. A Savona, clamori di bolgia. Insieme al primo treno torinese, sostano in stazione tre convogli «popolarissimi» della Milano-Savona. Sono tremila persone, sembrano trentamila.

Il treno «rosso» parte da Albenga alle 18.35, giungendo a Savona alle 20 circa; prima di mezzanotte è a Torino. Alle 19.25, con anticipo sull'ordine di partenza da Torino, fa ritorno il treno «azzurro», che arriva a Porta Nuova alle 0,10 in punto. L'ultimo convoglio «popolarissimo» è il treno «verde», che lascia Albenga alle 19,30 precise e giunge a Torino prima dell'una.

Organizzazione, da parte delle Ferrovie, perfetta: ogni persona ha il suo posto, il suo treno, il suo orario ed al ritorno trova il suo posto, il suo treno, il suo orario, in ordine come era stato previsto. L'organizzazione della gita è forse il lato che sfugge al grande pubblico. Chi conosce ed apprezza la somma di studi preliminari, di attenzione, di buona volontà che sono necessari al personale ferroviario per disporre la partenza e il ritorno di cinque o sei migliaia di persone oltre il traffico normale? E con orari e convogli speciali, con facoltà di sosta in tutte le stazioni diverse? Miracoli di disciplina, ma anche di spontaneo buon volere, che gli agenti delle Ferrovie sanno compiere tutte le volte che occorre, senza vantare benemerenze e senza chiedere applausi.

E' già notte quando l'ultimo convoglio scivola fischiando sotto le arcate d'acciaio di Porta Nuova: è il treno «verde», quello che ha permesso ai giganti la sosta più lunga. Sessanta cents più: i finanzieri si danno il braccio con aria amica; costumi e «pijama» vergini di acqua marina, penzolano melanconici come polli spennati; i fagotti delle provviste sono scomparsi; bottiglie «thermos», macchine fotografiche, valigette ciondolano pigramente. E' il ritorno da tutte le gite; ma è una stanchezza ragionevole, quasi, soddisfatta. Tutti hanno di aver speso bene — anche se il cielo non ha voluto dare il suo sorriso.

In viaggio verso la montagna

Il treno «arancione» e il treno «grigio», in partenza per Aosta rispettivamente alle ore 5,14 e alle 6, sono completi. Ciò che non immediamo significare che ogni vettura sia gremita di viaggiatori, non all'inverosimile, come capita durante la stagione della villeggiatura o nel periodo in cui partono più numerose le comitive di escursionisti: ma che, in ogni vagone, non vi è un posto a sedere disponibile come non vi è una sola persona in piedi. Caratteristica di questi due treni è la quasi totale mancanza di valige e bauli. I viaggiatori, al più, sono muniti di pacchetti, di involti o di sacco da montagna, entro i quali sono le stoviglie da consumarsi sui prati, in faccia allo stupendo panorama di montagne che la Valle d'Aosta sa per coronare.

I due treni sono composti di dieci vetture di terza classe, uguali fra di loro e intercomunicanti, capaci ognuna di esse di contenere comodamente cento persone, e di un bagagliaio, sul quale, oltre al capo-treno, ha preso posto un funzionario del Compartimento di Torino delle Ferrovie dello Stato incaricato di vigilare sull'andamento del servizio e sulla marcia regolare del convoglio. Il servizio d'ordine è affidato a militi della Milizia ferroviaria.

I due treni hanno ospitato duemila giganti, quasi tutti operai, la maggior parte dei quali non aveva mai visitata la Valle d'Aosta. Nonostante che già prima della partenza il cielo coperto da fitte e spesse nuvole minacciasse la pioggia, l'allegria fra quegli insoliti viaggiatori non mancava, come non mancava a far bella mostra di sè, fra pacchi e involti, il tradizionale fiasco di vino.

Quando giungiamo a Porta Nuova il treno «arancione» è già partito in perfetto orario, ed il treno «grigio», lungo la penultima dell'ultimo binario del suo arrivi, va rapidamente e ordinatamente rimpolpendosi di viaggiatori. Anche qui il Capo Compartimento, ing. gr. uff. Ehrenfreund, assiste personalmente ai preliminari della partenza. Mancano pochi minuti alle 6, i ritardatari giungono di corsa e, prima di salire, si affrettano ad informarsi se c'è serbato posto per loro. I militi e il personale del treno accompagnano i viaggiatori nelle vetture ancora disponibili: ma ecco, proprio nel momento in cui il capo-treno sta per dare il segnale di partenza, spuntare in fila indiana, sul fondo della banchina, altre cinque persone: un uomo, una donna e tre bimbi. L'uomo cammina in testa, reggendo fra le braccia tre enormi pacchi; dietro di lui vengono, tenendosi per mano, due bimbi, il più grande dei quali non ha ancora tre anni; la donna, con un terzo bimbo in fasce tra le braccia, chiude la marcia. Com'è naturale, quei cinque viaggiatori non hanno pagato che due biglietti — ventiquattro lire — perchè i bimbi, per la loro età, non pagano ancora mezzo biglietto.

Prenunciosi, i militi vanno incontro alla comitiva ritardataria, prendono i bimbi in braccio e li depongono in vettura, dove salgono, felici di non aver perduto il treno, i genitori con i loro piccoli.

Atmosfera di benessere

Nonostante questo insignificante e grazioso incidente, il treno può partire in perfetto orario. Passando attraverso i corridoi intercomunicanti, visitiamo ad una ad una tutte le vetture. Ovunque, come si usa fra gente semplice e buona, i viaggiatori in pochi minuti hanno stretto amicizia fra di loro, e mentre il convoglio esce dalla stazione, i rapporti di simpatia più cordiale creano un'atmosfera di benessere. Pare quasi di essere in famiglia.

Mentre i vecchi — poichè fra i viaggiatori vi sono numerose persone di età matura — discorrono tranquillamente fra di loro, taluni di essi, ricordando le località della vallata che quand'erano giovani, da militare, avevano visitate, e i padri e le madri sorvegliano i loro irrequieti figlioli, i giovanotti e le ragazze conversano a voce alta, accalorandosi, esponendo propositi su ciò che hanno intenzione di fare ad Aosta. Naturalmente i giovani più animosi propendono per una breve escursione sul... Cervino o sul Monte Bianco. Semplicemente. La maggior parte delle ragazze invece sono del parere di ballare sui prati. «E' così bello — dice una di esse — far mattino saltì al suono di una fisarmonica!».

A Porta Susa salgono altri viaggiatori. Il treno riparte per sostare soltanto pochi minuti a Chivasso per il cambio della locomotiva, e quindi riprende la sua corsa inoltrandosi nella pianura canavesana. Il tempo però non è generoso nemmeno con questi giganti. Ora comincia a piovere e la foschia che è all'orizzonte nasconde completamente il profilo delle montagne. Neppure quando il convoglio giunge ad Ivrea i monti sono visibili.

Dopo una breve sosta, il convoglio riprende la sua corsa per tuffarsi, poco dopo, in una prima galleria e quindi imboccare la valle della Dora.

Il cielo si rischiara lasciando scorgere le pendici delle prime montagne, che scendono a pochi passi dal treno. I giganti nascono un po' di speranza. Forse il sole non tarderà a mostrarsi, e mentre il treno corre seguendo il tortuoso corso della Dora, finestrini si gremiscono di teste che scrutano, con occhi pieni di curiosità, le cime delle montagne che appaiono a

ULTIME NOTIZIE

L'autonomia della politica turca
ripetutamente affermata da Tewfik Ruscdi Bey

Parigi, 3 mattino.

Renato Vaulande, inviato dell'«Echo de Paris» in Oriente, ha terminato la sua missione, intervistando Tewfik Rusdi Bey, ministro degli Esteri di Turchia.

Il Ministro si è mostrato piuttosto riservato parlando dei rapporti del suo Paese con la Francia, con la quale sono tuttora pendenti varie questioni delicate derivanti dal mandato che essa ha assunto in Siria, ma ha tenuto ad esprimere la sua ferma volontà di pace e di amicizia con tutte le Nazioni indistintamente. Però, rispondendo al giornalista, il quale gli aveva chiesto se questa pace e questa amicizia, estese nel campo delle relazioni internazionali, non avrebbero da base più solida se la Turchia entrasse a far parte della Società delle Nazioni, il Ministro non si è dimostrato molto favorevole.

«Bisognerebbe anzitutto, egli ha detto, che ci si persuadesse di questo: noi vogliamo conservarci in un atteggiamento di neutralità e rimanere liberi. Prima della guerra ogni Potenza era per o contro qualcuno. Noi non siamo pro e contro nessuno. Non dovete vedere in questa riserva un deliberato proposito di isolamento, ma soltanto il desiderio di non legarci le mani. Ora, se la Turchia entrasse alla Società delle Nazioni in qualità di semplice membro, esso non sarebbe più libera della sua azione, poichè il Consiglio di Ginevra prende delle decisioni che impegnano tutti i membri della Società. Soltanto un seggio nel Consiglio potrebbe preservarci contro gli inconvenienti di questo sistema. Per la mano, noi ci troveremmo in condizioni di presentare delle obbiezioni e di suggerire quegli argomenti che meglio corrispondono al nostro modo di vedere. Questa esigenza non è causata da nessuna preoccupazione di prestigio, ma soltanto dal timore di essere assoggettati a qualcuno o a qualche cosa. Voi mi direte che altre Potenze altrettanto importanti come la Turchia non sono rappresentate nel Consiglio della Società delle Nazioni. Senza dubbio: ma queste Potenze appartengono al un gruppo che vi si trova rappresentato. Si vorrebbe forse costringerci ad affiliarci ad uno di questi gruppi? Dunque, un seggio nel Consiglio della Società delle Nazioni o nulla! Ciò premesso, tengo ad affermare che noi non abbiamo che della simpatia per la Società delle Nazioni. I nostri agenti vi mantengono dei preziosi contatti e intervengono ufficiosamente ogni qualvolta la nostra iniziativa può servire l'interesse generale».

Sempre a domanda del giornalista francese, Tewfik Ruscdi Bey ha formulato la sua opinione sulla questione dei debiti, incluso nei rapporti franco-turchi.

«La Turchia esce da un'era di quindici anni di guerre. Il Paese è stato devastato dagli eserciti più diversi e persino dall'esercito turco. L'occupazione militare del dopo-guerra ha pesato gravemente. Tutto è da rifare, e noi siamo poveri. Sul nostro bilancio di 227 milioni di lire turche abbiamo deciso una riduzione di 40 milioni. Ed occorre alleggerire la imposta. Attualmente noi paghiamo un terzo del debito ottomano. Questa cifra eccede ancora le nostre possibilità. Un accordo deve essere trovato in unione con i delegati dei portatori, senza che ci sia necessario ricorrere al prestito. Lo Stato non può impegnarsi in una politica di prestiti. Per contro noi accetteremmo perfettamente che i nostri Istituti economici e finanziari, come la Banca agricola, facessero appello a capitali stranieri. Il denaro che essi otterrebbero, per esempio, al 6 %, essi lo presterebbero all'8, ciò che costituirebbe un buon affare e permetterebbe il servizio ai prestatori, pur favorendo lo sviluppo delle nostre risorse locali. Ma nessun intervento di garanzie dello Stato o alleanza di monopoli! Noi vogliamo vivere come Stato, per noi stessi e su noi stessi. Il nostro popolo ha sofferto e soffrirà ancora di più se occorre, ma in fine ce la caveremo!».

Il bolscevismo in Argentina

Una bomba in una chiesa salesiana

Buenos Aires, 3 mattino.

(S. I. A.). — Ad Avellaneda una banda di malfattori ha dato in pieno giorno l'assalto a una casa da gioco. I custodi hanno impegnata una battaglia con gli assalitori che hanno abbandonata l'impresa lasciando sul terreno due morti. Uno dei custodi è rimasto gravemente ferito.

L'aggressione, aggiunta all'esplosione di una bomba nella chiesa del Sacro Cuore officiata dai salesiani di don Bosco, ha indotto la polizia a sottoporre a perquisizione un numero notevole di associazioni, di club e di uffici privati dei quali non risultava ben chiara l'esistenza. L'abbondante materiale sequestrato dimostra un'attiva propaganda fatta da agenti segreti della terza internazionale in Argentina e in altri Stati sud americani.

Un ente bolscevico è risultato la Amtorg Trading Corporation, diretta dal nano Boris Knersnky, un'agenzia commerciale organizzata sul tipo della «Arcos House» soppressa qualche anno fa dal Governo inglese. Nella vastissima sede della suddetta associazione, la polizia ha sequestrato documenti comprovanti l'opera di spionaggio, di propaganda e di azione politica spiegata dall'associazione sovvenzionatrice di gruppi politici, di giornali e persone in Argentina, al Brasile, in Bolivia e nel Paraguay. Larghissimi sono i mezzi dei quali disponeva la società della quale finora è stato assodato un credito in banca di due milioni di pesos oro.

Altro organo di propaganda comunista si è rivelato il Comitato centrale operaio di aiuto e soccorso al proletariato russo con gruppi, sottogruppi e comitati in tutti i centri maggiori del Sud America. Gli arresti operati assommano a quasi 200. Figurano fra gli arrestati medici, procuratori di ditte commerciali, direttori di aziende, operai e pianisti. Molte ditte sono state chiuse. A parecchi uffici sono stati apposti i sigilli.

L'azione della polizia continua. Il Governo vede nel comunismo una minaccia alla pace interna dello Stato;

6000 impiegati statali polacchi
licenziati per economia

Berlino, 3 mattino.

Si ha da Varsavia che il Governo polacco ha licenziato per economia 3 mila impiegati dei vari ministeri, mille dell'agenzia delle imposte, e 200 maestri.

Il plebiscito catalano
La schiacciante vittoria autonomista

Barcellona, 3 mattino.

(a. g.) Se qualche dubbio poteva ancora sussistere sulla unanimità del popolo catalano, di fronte al problema regionale, deve considerarsi svanito dopo lo schiacciante successo del plebiscito per l'approvazione dello Statuto svoltosi oggi in un ambiente saturo di passione nazionalista. La eprcentuale dei votanti è stata sensibilmente superiore a quella delle ultime elezioni politiche e i voti favorevoli furono 350.000, mentre i contrari non giunsero a 3500, vale a dire meno dell'uno per cento. Anche le donne, per quanto escluse dalla vigente legge elettorale, hanno votato ufficiosamente raccogliendo oltre 150.000 voti.

Tali risultati, che hanno superato qualsiasi attesa, avranno certamente l'effetto di aumentare l'intransigenza dei catalanisti e rafforzeranno indubbiamente la posizione della rappresentanza parlamentare catalana quando sarà giunta l'ora di presentare lo Statuto alle Cortes.

La situazione sociale non pare tenda a migliorare inquantochè scioperi e disordini si susseguono ininterrottamente. Falliti tentativi di accordo causa l'intransigenza dei sindacati operai, sarà domani proclamato lo sciopero dei metallurgici, che assommano a parecchie migliaia di operai.

Confessa d'aver ucciso l'amante
e si spaccia per discendente di Re

Parigi, 3, mattino.

Sabato sera, poco prima della mezzanotte, un uomo si presentava al posto di Polizia della via Bochard, dichiarando chiamarsi Enrico Di Navarra, di 49 anni, contabile. Egli disse che in seguito ad una discussione, nel corso della quale egli aveva ricevuto in faccia una tazza di tè bollente, aveva strangolato la sua cuoca ed amante Luigia di Champagne, infermiera presso la signora Laschi, una signora italiana di 80 anni. Degli agenti si recarono subito all'indirizzo indicato, la via Milton, e scoprirono infatti il cadavere della disgraziata donna che recava ai collo tracce evidenti di strangolamento. Coricata nella camera vicina, e sonnecchiante, la signora Laschi non aveva avvertito affatto il dramma svoltosi.

Messo in presenza del Commissario di Polizia, l'omicida con aria molto degna, presentò al funzionario il suo biglietto da visita nel quale si leggevano queste parole: «Eugenio Pasquale Enrico Cucu di Navarra, discendente diretto del ramo Capeto e partigiano degli Stati Uniti di Europa, come il voleva Enrico IV».

Questa lettura diede subito al Magistrato una idea sullo stato di mente del suo cliente e iniziato dal segretario intrapreso l'interrogatorio. Il discendente di acqua reale, assicurò di avere dei sorti diritti al trono di Francia e che al momento di un colloquio avuto con il Duca di Guisa, questi era rimasto fortemente impressionato dall'albero genealogico del suo interlocutore. Egli aggiunse di avere fatto frequenti viaggi all'estero, in particolar modo in Olanda, ove aveva occupato, a quanto egli disse, un'alta posizione. Ma tornato in Francia, egli dovette fare vari mestieri, molti dei quali umili, tra cui quello di sguattero in un ristorante, ma la sua occupazione favorita era di visitare le sale di redazione dei giornali, i Ministeri, i Vescovadi, e le Cancellerie, per mostrare le pergamene che dovevano stabilire la sua reale discendenza.

In una voluminosa cartella, erano contenuti innumerevoli incartamenti, delle lettere da lui inviate ad Alfonso XIII, alla Regina Maria di Rumenia, a Re Carol, all'Imperatore Guglielmo, all'Arciduca Ottone di Asburgo e, ben inteso, al Duca di Guisa.

In queste lettere egli spiegava come Filippo il Bello avesse avuto un bastardo denominato Cucufa, per la ragione chestava male a cavallo. I nipoti di questi assunsero il nome di Cucu, ed egli discende da loro.

— Che cosa valgono, in confronto alle mie, le pretese della famiglia d'Orleans alla successione al trono?

Enrico VI di Navarra aveva pure numerose risposte di noti uomini parlamentari: lettere ironiche, ma confortanti, firmate da Herriot, da Blum e da altri ancora.

— Ma è il Papa che è contro di me — osservò con amarezza Enrico di Navarra.

Ma egli aggiunse che non si scoraggiava per questo, e fece vedere anche delle cartoline illustrate che egli aveva fatto stampare e in cui era rappresentato vicino al ritratto di Enrico IV, col quale ha una rassomiglianza, ciò che evidentemente incontribuito ad accrescere in lui questa mania, mutatasi in demenza criminale.

Enrico di Navarra pareva profondamente abbattuto e non sapeva spiegare il gesto criminoso compiuto. Egli tuttavia cercò di convincere il commissario delle sue auguste origini e in certo qual modo si consolò al pensare che finalmente si parlerà un po' di lui e che i suoi titoli gli saranno riconosciuti.

E intanto Enrico VI di Navarra è stato tradotto all'infermeria speciale delle carceri.

Attentato fallito
contro una Società italiana a Grenoble

Grenoble, 3 mattino.

Sabato, davanti alla casa dove ha sede la Società italiana di mutuo soccorso, è stato trovato un ordigno esplosivo. Subito trasportato al commissariato, l'ordigno venne esaminato da un ufficiale di artiglieria. Si tratta di un tubo di cemento di dieci centimetri di diametro che conteneva un liquido esplosivo e un dispositivo di cartone nel quale erano posti tre detonatori. Su domanda del Console d'Italia a Grenoble, l'ordigno è stato sottoposto all'esame di una specialista.

Edison agonizzante

Parigi, 3, mattino.

Un telegramma da New York annunzia che lo stato di Edison, aggravatosi improvvisamente nel pomeriggio dell'altro ieri, è considerato addirittura disperato. Tre medici si trovano al suo capezzale, ma non si conservano molte speranze di salvarlo. I medici avevano avuto ieri mattina un barlume di speranza, poichè il diabete sembrava arginato e la petrite in via di miglioramento, ma in serata il malato ha avuto una ricaduta che non lascia più speranze.

Il Museo Ferrucciano
Inaugurato dall'on. Lando Ferretti

Gavinana, 3 mattino.

Ieri mattina è stato solennemente inaugurato a Gavinana il Museo Ferrucciano alla presenza dell'on. Lando Ferretti presidente del Comitato nazionale Ferrucciano.

Il capo dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo è giunto al mattino ossequiato da S. E. il prefetto Catalano, dal senatore Guidi, podestà di Volterra, dagli on. Ridolfi e Rotigliano, dal segretario federale Brunori, dal commissario della Federazione di Firenze dott. Pavolini, dal dott. Gaiucci Cancellieri, podestà di Pistoia, dal vice-podestà di Firenze avv. Pinoci, dal preside della Provincia di Pistoia avv. Farina Cini, dal console Pirelli, dal colonnello Somma, dal commissario del Comune di San Marcello, Fedeli, dal viceprefetto dott. Taddeucci e da altre autorità seguito dalle quali, si è recato a San Marcello Pistoiese dove nel Teatro Appennino, gremito di rappresentanze, il commissario al Comune gli ha offerto in omaggio, fra entusiastici applausi, un'artistica pergamena. Dopo il discorso del Commissario, hanno parlato il Segretario federale Brunori e S. E. il Prefetto Catalano. Ha risposto l'on. Ferretti affermando tra l'altro che anche le durevoli opere create dal Comitato nazionale Ferrucciano, come tutto quanto che di durevole si crea in Italia, sono dovute esclusivamente all'opera del Duce.

Le parole dell'on. Ferretti sono state calorosamente applaudite. A cura delle organizzazioni giovanili sono stati poi svolti applauditi saggi ginnastici.

L'on. Ferretti, sempre seguito dalle autorità, si è quindi recato a Gavinana ove, sulla piazza, erano schierate le rappresentanze dei Fasci della montagna. L'on. Ferretti, tra grandi ovazioni, ha inalberato il nastro teso dinanzi alla casa dalla quale parlò il Duce il 25 maggio 1930 e che ora viene consacrata a Museo Ferrucciano. Le autorità hanno poscia proceduto alla visita delle varie sale dove sono esposti i cimelli ferrucciani. Quindi dallo storico balcone, con elevate parole, l'on. Ferretti ha proceduto alla consegna del Museo a nome del Comitato nazionale al comune di San Marcello, ha risposto con un breve applaudito discorso il Commissario del Comune. Salutato da vivi applausi dalla popolazione che inneggiava entusiasticamente al Duce, l'on. Ferretti ha quindi lasciato il paese.

Nel corso della giornata si sono svolte manifestazioni ginnastiche tra il grande entusiasmo delle popolazioni della montagna.

I treni per il popolo

Migliaia di gitanti al mare

13 mila milanesi a Venezia e Savona

Milano, 3 mattino.

Il successo più completo è arriso alla prima gita economica organizzata dalla Direzione compartimentale delle ferrovie. I tredicimila gitanti milanesi a Venezia e Savona hanno potuto comodamente raggiungere, ieri mattina, le due destinazioni e, dopo una giornata trascorsa lietamente in riva al mare, hanno pure potuto, con altrettanta comodità, tornare alle proprie case.

Bisogna dire subito che tanto la Direzione delle ferrovie quanto l'Azienda tranviaria cittadina hanno fatto le cose in maniera di risolvere, nel migliore dei modi, il problema del disciplinamento dell'afflusso in stazione di un così rilevante numero di viaggiatori e della disciplina dei diversi treni, in modo che non si sono avuti incidenti degni di nota.

Sugli undici treni, otto per Venezia e tre per Savona, composti di 15 carrozze ciascuno, tutti i viaggiatori hanno trovato posto a sedere e durante il viaggio l'allegria più completa è regnata fra di essi. Tutti hanno dovuto riconoscere che le disposizioni prese dalle autorità per il regolare andamento del viaggio erano state ottime. Il primo treno per Venezia è partito alle 4,30 e il primo per Savona alle 5,30. Ma già assai prima, alla stazione e nelle sue adiacenze, si trovavano gruppi e gruppetti di persone in impaziente attesa. I primi a giungere sono stati i gitanti residenti nei vari centri della provincia, arrivati con gli ultimi treni alla stessa stazione centrale e con quelli delle ferrovie Nord.

I tranvai che fanno capo a Piazzale Duca, dalle 23 in poi, erano rigurgitanti di gente carica di pacchi e valigie. La maggior parte dei partenti portava con sè involti di cibarie; molte comitive recavano chitarre, mandolini e violini. I bars e i caffè situati nei pressi della stazione sono rimasti aperti tutta la notte e l'animazione è stata davvero intensa. Dopo la mezzanotte, anche molti loro che avevano indugiato all'aperto nei pubblici esercizi, sono entrati in stazione. Fra i gitanti provenienti dalla provincia non pochi vedevano per la prima volta la centrale ferroviaria, che è stata così invasa in ogni angolo. Poi in folla premevano ai 8 sbarrate ammassando nella galleria coperta in attesa dell'apertura dei cancelli. Molte mamme tenevano in braccio i bimbi addormentati sfidando il caldo e la stanchezza.

Alle due, 4 o 5 mila persone aspettavano in piedi presso le une contro le altre nella galleria di testa. L'azienda tranviaria aveva disposto per uno speciale servizio aumentando le vetture sulla linea notturna. Ma i previdenti si sono addirittura serviti dei tram per tema di giungere troppo tardi e di non trovare posto, non sapendo la ripetuta assicurazione che tutti i partenti avrebbero trovato comodamente da sedere.

Solo alle 3,15 sono stati aperti i cancelli di accesso ai piazzale dei binari dove erano stati incolonnati undici banchinini coperti contrassegnati da cartelli indicatori. La folla si è precipitata all'assalto dei treni, cinque dei quali sono stati subito riempiti, quattro per Venezia e uno per Savona.

Sistematisi a loro agio nei treni, i gitanti sono diventati se non silenziosi, almeno tranquilli, e l'afflusso degli altri viaggiatori ha potuto svolgersi con un certo ordine. Tutti i funzionari delle ferrovie si sono prodigati perchè la partenza dei tredicimila gitanti avvenisse senza incidenti.

Il capo compartimento, gr. uff. Orgilia, ha voluto personalmente sorvegliare il movimento, coadiuvato da vari capi scalone e dal capo stazione superiore, comm. Binelli. Il servizio di vigilanza è stato svolto da agenti di polizia e militi ferroviari sotto la direzione del commissario cav. Maselli, e del seniore Mezzetti.

I treni, contrassegnati da cartelli colorati, sono partiti alla distanza di 10 a 15 minuti gli uni dagli altri con perfetta regolarità. Gli ultimi a partire sono stati quelli per Savona, il primo dei quali ha lasciato la stazione alle 5,30. I ritorni si sono iniziati alle 22,46. L'ultimo treno è giunto in stazione alle 1,45.

Quattordici mila gitanti a Venezia

Venezia, 3 mattino.

Dalle 7 alle 10 di ieri mattina, Venezia è stata invasa da gitanti, giunti specialmente da Milano: ne sono arrivati otto treni speciali, pieni zeppi. Due treni poi sono arrivati da Padova, uno da Treviso ed uno da Bologna. Folla, dunque, caratteristica, che ricordava altre radunate non meno riuscite. Vi era probabilità che codesto rapido afflusso di gente in brevi ore, determinasse qualche congestionamento, e quindi difficoltà nei servizi di stazione ed in quelli di navigazione interna; senonchè fu provveduto per l'avviamento di cinque, degli otto treni di Milano, alla stazione marittima, dove i gitanti trovarono dei grandi battelli, di quelli che fanno servizio al Lido ed a Chioggia, battelli che li trasportarono in piazzetta San Marco, o al Lido, non già per il Canal Grande, che non avrebbero potuto, a ragione dei tre ponti che lo traversano, ma per il Canale della Giudecca, mentre gli altri gitanti poterono imbarcare ai ponticelli, che erano stati disposti dinanzi alla stazione.

L'arrivo avvenne dunque con grande regolarità. La Chiesa di San Marco non vide mai tanto pubblico in una giornata, nè il Palazzo Ducale. Il Lido poi fu occupato d'assalto. Si calcola che dei 14 mila gitanti, diecimila siano scesi in mare a fare il bagno, mentre si sa che 2600 sono le cabine dello Stabilimento balneare, a cui vanno aggiunte qualche centinaio di quelle dei bagni popolari, i capannoni municipali e quelli degli alberghi. La spiaggia brulicava di una infinità di fotografi. I veneziani, pur abituati alle scene della spiaggia, hanno rimirato il pittoresco di questa speciale giornata. Gli alberghi, i ristoranti e le trattorie, hanno fatto affari lauti. Per invito dell'Associazione Commercianti e dell'Ufficio turismo, le colazioni erano a prezzo fisso. Piena fu la cordialità tra gli ospiti ed i veneziani, dei quali parecchi si erano uniti ad essi e li hanno guidati. Insomma, un po' di Carnavale senza maschera, a più di trenta gradi.

Il grande successo a Roma

Roma, 3 mattino.

Dalla stazione di Termini sono partite per la prima volta le due coppie di treni domenicali, diretti l'una ad Anzio-Nettuno l'altra a Formia-Gaeta. Nei giorni immediatamente precedenti alla inaugurazione di questi viaggi popolari, l'affluenza del pubblico alle biglietterie era stata così intensa da determinare l'amministrazione ferroviaria a chiudere la vendita prima del tempo stabilito. Sono stati venduti per Formia-Gaeta duemilaquattrocento biglietti e per Anzio-Nettuno millesettecento. Questa massa di gitanti si è riversata ieri mattina alla stazione con un buon anticipo sull'ora della partenza, che era fissata alle 6,10 per il primo treno di Nettuno e alle 6,40 per il primo di Gaeta. Era una folla schiattamente domenicale, brulicante e giuliva, che già pregustava l'intima compiacenza del la giornata di svago e di riposo che le era consentito senza che il bilancio familiare dovesse risentirne sensibilmente o tra cui i ragazzi che formavano l'assoluta maggioranza, portavano una nota di chiassosa galezza e di irrequieta impazienza.

In un batter d'occhio, le numerose vetture di cui era costituito ciascuno dei due treni, che erano stati formati con materiale omogeneo e scelto, si sono riempiti. Tra grande entusiasmo ha avuto luogo la partenza per Nettuno, poi quella per Gaeta. Frattanto altri due treni erano stati formati per le due destinazioni e ben presto venivano gremiti a loro volta non appena giunti sotto la tettoia. Il secondo treno di Nettuno è partito alle 6,24 e quello di Gaeta alle 7,20.

Nonostante questa ressa eccezionale di gitanti aggiunta al numero dei viaggiatori ordinari, nessun incidente si è avuto a deplorare e tutto è proceduto col massimo ordine. I posti erano stati calcolati così esattamente che nessuno ha viaggiato in piedi.

Alla partenza hanno assistito il direttore generale delle FF. SS., ingegnere Velani, col vice-direttore ingegnere Chiassi, il Capo Compartimento ingegnere Trombetta ed altri funzionari delle Ferrovie dello Stato.

L'applicazione del nuovo Codice

Sentenza prescritta dopo 23 anni

Grosseto, 3 mattino.

Un pericoloso delinquente, che circa venti anni fa seminava per le terre di Maremma, riuscito a fuggire dopo una lunga serie di gravi delitti compiuti e giudicato in contumacia dalla pretura Corte di Assise, ha visto, in questi giorni, annullata la sentenza che lo condannava alla pena di 23 anni e 10 giorni di reclusione, tre anni di vigilanza speciale e all'interdizione perpetua dai pubblici uffici.

L'entrata in vigore dei nuovi codici ha giovato al condannato, che ora potè tranquillamente mostrarsi. Si tratta di certo Agostino Cesaretti, che iniziò la sua carriera di rapine e grassazioni in Maremma nel 1910, subito dopo essere uscito dalle carceri di Oneglia. Un bel giorno, il delinquente sparì dalla circolazione, e fino ad oggi non se ne è saputo più nulla. Di fronte a tale situazione di fatto, in questi giorni, su richiesta del Procuratore generale, la Corte di Appello, ritenuto che l'azione penale era prescritta dopo pochi mesi per la contravvenzioni, dopo cinque anni per il furto, e dopo 10 per i più gravi reati di rapina estorsioni e ricatti, ha dichiarato estinti i reati tutti, addebitati al Agostino Cesaretti, revocando in pari tempo il mandato di cattura, emesso nei di lui confronti.

Cinque linee metropolitane
progettate a Milano

Milano, 3 mattino.

Da circa trenta anni i Milanesi vagheggiano la costruzione di un sistema di metropolitane. I primi proposti concreti risalgono al compianto ing. Ponzio, mentre nel 1907, subito dopo la grande Esposizione, l'ing. Stefini aveva fatta una proposta per la costruzione di una linea ferroviaria che avrebbe dovuto congiungere Monza col Largo Cairoli e che, per la parte urbana, avrebbe attraversato il sottosuolo della città. Ma, non ostante l'accurata preparazione tecnica e finanziaria, il progetto non giunse in porto e tale fu anche il destino di altri progetti che furono, in seguito, da diverse parti proposti.

Ora però sembra che ci si avvii verso la risoluzione dell'annoso problema, e ciò per merito del Podestà, Duca Marcello Visconti di Modrone, e del vice Podestà, ing. Dorici, i quali hanno dato incarico all'ing. Marco Semenza e all'Ufficio tecnico municipale di preparare un dettagliato progetto tecnico e finanziario sul nuovo sistema di comunicazioni.

Dopo una lunga preparazione di studi e ricerche, il Podestà ha presentato al ministero delle Comunicazioni la domanda per la concessione dell'esercizio di ben cinque linee metropolitane, che sono le seguenti: 1. Linea Milano, Piazza Mercanti, Sesto San Giovanni, Monza Villa Reale; 2. Linea Milano, Piazza Mercanti, Beggio, Magenta; 3. Linea Milano, Piazza Duomo, Bicocca, Monza, Villa Reale; 4. Linea Milano, Piazza Duomo, Corso Felissa, Pavia; 5. Linea Milano, Piazza Missori, Rogoredo, Lodi.

Il Comune è disposto a rinunziare a domande di inaudi e di concorsi da parte dello Stato; ma chiede alcune agevolazioni fra cui l'esenzione, per tutti i biglietti, gli abbonamenti, ecc., da tutte le tasse erariali presenti e future; che anche per le linee extra-urbane aperti al Comune di determinare le tariffe di trasporto e che alcune delle linee previste e principalmente le tre diramazioni verso Lodi, Pavia e Magenta siano destinate a sostituire le linee tranviarie a vapore attualmente esistenti.

Per quanto riguarda la spesa, i calcoli fatti ammontano di prevederla intorno a una media di 20 milioni per chilometro per la parte sotterranea. In quanto al tempo necessario per la costruzione, il calcolo che sarà di circa tre o quattro anni.

Un dissesto per otto milioni a Lucca

Lucca, 3 mattino.

Il 15 marzo del corrente anno, la ditta Orlandi, Landucci e Lupori, concessionaria per l'Italia della vendita delle automobili «Chrysler», aveva in parecchie città filiali e succursi, esposa al Tribunale di Lucca le sue precarie condizioni finanziarie, dovute principalmente al fatto dell'inaspettato dovannale sulle macchine estere in vigore fin dal 1.o luglio dell'anno scorso. Varie altre considerazioni faceva la ditta sunmenzionata per formulare ai creditori la proposta di un pagamento minimo, equivalente al 46 per cento da eseguirsi in tre rate.

Il Tribunale ammetteva il ricorso presentato, e con decreto in data 16 maggio ordinava la convocazione dei creditori, nominando il commissario giudiziale con l'incarico precisato per legge, di sorvegliare nel frattempo la amministrazione della ditta, di accertare le attività e le passività e riferire nell'adunanza. Tale commissario era scelto nella persona del dott. rag. Fernando Parigi, il quale presentava una elaborata relazione in cui esponeva le condizioni finanziarie della ditta desunte dai libri contabili e come meglio aveva potuto, il passivo chirografario era accertato nella cifra di 8.750.129,18; e quindi, a norma di legge, occorreva radunare nell'adunanza dei creditori i tre quarti di tale passivo, mentre in quella adunanza tenutasi il 8 luglio scorso le adesioni pervenute rappresentavano la modestissima cifra di lire 100.594,85 e quelle che pervennero tardivamente, e delle quali evidentemente non può essere tenuto alcun conto, avrebbero potuto aumentare tale cifra a lire 1.462.781,72 somma ben lontana dai tre quarti richiesti dalla legge.

In seguito a ciò, il Tribunale ha ora emesso sentenza con la quale respinge il ricorso di concordato preventivo e dichiara il fallimento della ditta.

La morte del pilota Monti

Roma, 3 mattino.

L'*Agenzia Stefani* comunica:

«Ieri, a Desenzano, alla Scuola di alta velocità, durante un volo su di un idro-corsa, si inabissò nel lago, per causa non precisata, il capitano di aviazione Giovanni Monti. La salma del valoroso pilota non è stata ancora ripescata. Il capitano Monti aveva partecipato alla gara per la Coppa Schneider del 1929».

Padova, 3 mattino.

La notizia della morte del capitano Giovanni Monti, che si stava allenando sul lago di Garda per la Coppa Schneider, ha prodotto a Padova una dolorosissima impressione, giacchè il Monti era conosciutissimo negli ambienti sportivi cittadini per aver fatto parte sia della squadra calcistica dell'Associazione Calcio Padova fin dalla sua più giovane età, sia per essere stato quale ufficiale aviatore a Padova, ed ancora per avere qui risieduta la famiglia.

Il capitano Giovanni Monti era nato a Fratta Polesine nel 1908. Proveniente dalla Fanteria, aveva conseguito il brevetto di pilota il 15 giugno 1928. Nell'ottobre 1929 fu trasferito alla R. Aeronautica. Era decorato della croce di guerra, della medaglia di bronzo al valore militare per azioni compiute nel cielo della Cirenaica, dalla medaglia militare aeronautica di lunga navigazione e del distintivo di alta velocità. Giovanni Monti fu, sin dalla vigilia, fra i migliori fascisti padovani; egli aveva saputo imporsi ai camerati per la sua fede ardente e per il dinamismo travolgente della sua azione.

Nel pomeriggio di ieri è partita per il luogo della disgrazia il fratello maggiore Polifemo.

Il capitano Monti aveva partecipato alla Coppa Schneider del 1929 a Cariboi, ma aveva dovuto ritirarsi al terzo giro per ustioni alle mani e alle gambe. La famiglia è stata avvertita dell'avvenuto da un ufficiale di aviazione appositamente giunto dal Garda.

Folgorata da un fulmine

Aosta, 3 mattino.

Verso le ore 18 di ieri sera, durante un furioso temporale, una violenta scarica elettrica colpiva certa Caterina Sutti, di 25 anni, abitante in regione Monterosso. La poveretta, malgrado ogni soccorso, dopo poche ore cessava di vivere.

Vecchio ucciso a bastonate
e gettato da un ponte

Roma, 3 mattino.

Si ha notizia da Soriano del Cimino, di un fosco delitto che ha vivamente impressionato quella operosa popolazione.

Sotto un ponte della strada Soriano-Vignanello è stato rinvenuto il cadavere di un uomo reso irriconoscibile dallo stato di avanzata putrefazione. Il suo volto, coperto di sangue, era quasi sepolto nel terreno e su tutto il corpo apparivano chiaramente i segni di percosse e di violente bastonate.

Una ridda di ipotesi contrastanti era stata avanzata in un primo momento ma tutto anchè chiarire il mistero circa la tragica scoperta, contribuiva a infittire le già fosche tenebre, allorquando si presentava dinanzi al maresciallo dei carabinieri il contadino Sebastiano Vignoti il quale, facilmente ha riconosciuto il cadavere per quello di Giovanni Evangelistella di 72 anni, padre della sua amante Divina Evangelistella. Poichè il volto dell'ucciso era, come si è detto, irriconoscibile, i funzionari sono rimasti non poco meravigliati nel vedere con quanta disinvoltura e sicurezza il Vignoti aveva identificato il cadavere e le loro sorprese doveva crescere nel sentire le dichiarazioni del contadino, il quale, interrogato in proposito, non ha saputo dire come il vecchio era scomparso di casa. Il maresciallo procedeva allora a una perquisizione nel casolare abitato dal Vignoti insieme con la sua amante, ed ha potuto convincersi che i famigliari non dovevano essere estranei alla uccisione del vecchio.

Il Vignoti, in un interrogatorio durato oltre due ore, pressato dalle domande, ha finito col confessare finalmente il delitto. Egli ha detto che il vecchio Evangelistella, tipo di violento e di sanguinario era in continua lite con la figlia Divina, perchè costei per la sua condotta era stata abbandonata dal marito ed aveva dovuto tornare ad abitare col padre. L'assassino ha soggiunto che, venuto a lite col vecchio, l'aveva ucciso per difendersi. Assicuratosi quindi della sua morte, ne aveva trascinato il cadavere sull'aia, nascondendolo sotto la paglia. Quindi la sera successiva lo aveva chiuso in un sacco, e, caricatolo sull'asino, lo aveva portato sulla strada gettandolo quindi dal ponte. L'assassino ha escluso ogni partecipazione dell'amante al delitto, ma costei è stata fermata ugualmente e trattenuta in arresto.

Ferisce a coltellate la figlia
che non vuol confessare la sua colpa

Biella, 3 mattino.

Drammatica fine ha avuto un litigio scoppiato tra madre e figlia a causa di alcune leggerezze che questa ultima avrebbe commesso e che la madre riteneva lesive all'onore familiare.

Erano venute a Varallo Sesia, da qualche tempo, dalla nativa Venezia, certa Adalgisa Missiato, quarantacinquenne, e la sua figlia Mercedes, di venti anni; esse si trovavano senza occupazione; ma, mentre la figlia finiva col trovarla presso una manifattura locale, la madre, viste inutili tutte le sue offerte, doveva ritornare a Venezia. A Varallo la giovine, priva della vigilanza materna, non tardava a conoscere l'amore; e, giorni scorsi, una amica di lei, a cui la Mercedes aveva portato via il fidanzato, da un letto della Maternità di Vercelli, scriveva a Venezia, alla madre, informandola del contegno leggero cui la figlia si sarebbe abbandonata.

La madre, avuta questa inattese informazioni, faceva ritorno a Varallo. Essa si precipitava dalla figlia e la metteva alle strette per farla confessare; ma, poichè quella persisteva a negare, incolleritasi, si poneva a batterla, fino a che tutte e due rotolavano sul pavimento. A un certo punto, la madre, furente, afferrava un coltello da cucina e colpiva ripetutamente la figlia, che si abbatteva al suolo in una pozza di sangue. Solo allora questa confessava il suo torto chiedendo perdono. Un sanitario tosto accorso prestava alla ferita le prime cure, giudicandola in stato non eccessivamente grave. I carabinieri, subito intervenuti, espletate le prime indagini, hanno proceduto all'arresto della madre.

Il salvataggio di un giovinetto
precipitato in un canalone

Biella, 3 mattino.

Una brava guida di Alagna Sesia, Giuseppe Chiara, ha compiuto ultimamente un'ardita ascensione alpinistica milanese, la signorina Mimy Pistrasanta, che egli accompagnò in questi giorni in audaci ascensioni, un coraggioso salvataggio.

Secondo le informazioni giunte in paese, un giovanetto sedicenne, soggiornante nel paesetto di Pordoi, era partito una mattina tutto solo coll'intento di scalare la vetta del Sasso Becè. Ma nel discendere lungo un pericoloso sentiero, a causa della smottamento del terreno su cui poggiava i piedi, egli precipitava in un profondo canalone, che si apriva sotto per una ottantina di metri circa. Fortunatamente, grazie a un provvidenziale gruppo di alberelli, egli si fermava a metà del precipizio; ma la sua sorte era quanto mai spaventosa, data la località assolutamente deserta; risalire non gli era possibile, continuare a scendere significava andare a sfracellarsi sulle rocce sottostanti. Frattanto, nel paese, dove il giovanetto soggiornava, si cominciava a nutrire qualche apprensione sulla sua sorte, per la prolungata e non giustificata sua assenza. Allora la guida Chiara e la signorina Pietrasanta si offrivano di andarne alla ricerca.

Raggiunta così la vetta del Becè, la loro attenzione veniva attirata dalle grida del giovine, che poco dopo scorgevano a metà del canalone. I due alpinisti calavano verso di lui una doppia corda, invitandolo ad afferrarla e ad allacciarsi saldamente ad essa. In seguito ad un'abile manovra dei suoi salvatori, il giovinetto veniva calato sino al fondo del canalone e tosto raggiunto dai suoi salvatori.

Le vittime dei bagni
Guardia di Finanza annegata ad Ostia

Roma, 3 mattino.

Ieri, verso le 13, in Ostia al Lido, la Guardia di Finanza Luigi Giampaoli, di anni 23, da Menaggio, addetto alla Legione Allievi di Roma, mentre faceva un bagno in prossimità dello Stabilimento Piave, forse perchè colto da improvviso malore, veniva travolto dalle onde e scompariva. Le ricerche del cadavere sono riuscite infruttuose.

Un'altra disgrazia avveniva quasi alla stessa ora sulla spiaggia di Fiumicino. Tale Giovanni Dimigiani, romano, mentre si bagnava veniva travolto dalle onde e scompariva. La sua salma non è stata ancora ricuperata.

Ferito gravemente da una rivoltellata
contro a guidare l'automobile

Milano, 3 mattino.

L'industriale Virgilio Pacchione, di 23 anni, da Mantova, col fratello Francesco, aveva divisato di partecipare alla gita popolare a Venezia con i fratelli Guido e Massimo Benedetti, abitanti tutti a Cusano Milanino. Per raggiungere la stazione centrale, i quattro si sono serviti dell'automobile del Virgilio Pacchione. La macchina correva nell'abitato e il guardiano notturno privato Bergamaschino, non meglio identificato, ha fatto un segnale di fermata. L'auto non ha potuto arrestarsi sul colpo ed è ancora a fermarsi a circa trenta metri di distanza. Il guardiano, credendo che gli automobilisti volessero fuggire, ha sparato un colpo di r

BUONGUSTAI!

La famosa

Birra Pantherbrau di Puntigam

è lo strepitoso successo

del RISTORANTE e BAR LAGRANGE (Porta Nuova)

L'avete assaggiata?
L'avete assaggiata?
L'avete assaggiata?

Essa è spillata fresca dai fusti originali, a mezzo di un personale specializzato inviato appositamente dalla Casa produttrice di Puntigam

Nel déhors il **" PERROQUET ROYAL JAZZ "** anima l'ambiente coi suoi originali programmi

BUFFET FREDDO

Acqua Naturale

S. BERNARDO

La più leggera del mondo

ACQUA da TAVOLA squisita indicata dai più illustri Clinici nella cura delle malattie del ricambio e particolarmente nella artrite urica, calcolosi, renella, dispepsie uriche, arterio sclerosi.

DIREZIONE: TORINO - Via San Donato, 68 - Telefoni: 70411 - 70412

SORGENTE e STABILIMENTO: GARESSIO (Cuneo)

Concessionario per Torino: **BASSO ACHILLE** - Via Campana, N. 2 - Telef. 60-778

Per le ferie...

SCARPE per TUTTI

CALZATURE delle MIGLIORI MARCHE
a PREZZI INCREDIBILI

Per il mare...
la montagna...
la campagna...

dovete provvedervi di scarpe estive adatte

COLOMBINO

Via Nizza, 57 angolo Via Valperga Caluso (CAVALCAVIA)
Via Nizza, 166 angolo Via Thonon (LINGOTTO)
Via Napione, 30 angolo via Cesare Balbo (VANCHIGLIA)
Corso Peschiera, 164 angolo Via Scalenghe (BORGO S. PAOLO)
Corso Ponte Mosca. 42 angolo Via Lodi (BARRIERA MILANO)

ha iniziata una vendita straordinaria
a PREZZI SPECIALI di

LIQUIDAZIONE

ECCEZIONALE

Visitate i cinque negozi di

COLOMBINO